Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 5
Mai 2003
52. Jahrgang

Deutschland 3,50 €
Österreich 4,- €
Schweiz 6,90 sFr
Benelux 4,- €
Frankreich 4,- €
Italien 4,60 €
Dänemark 39,- dkr



B13411

TESTS

SNCF-BÜGELEISEN:
Märklins BB 12000

DSB-NASEN:
Rocos Nohab

Jubiläums-Wettbewerb

Hauptpreis:
Per Bahn durch Norwegen

Wilkau-Haßlau
Zwei Seiten eines Bahnhofs



Abenteuer Peloponnes
Abts Zahn der Zeit

Ziel Staßfurt
Das Dampf-Bw lebt

H0e-Rügen-Anlage
Reif für die Insel



Vor 75 Jahren Start der E17

Die Wegbereiter

der modernen E-Traktion

INHALT

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM



14 Störanfällig

Für Schnellzüge im Bergland war sie fast perfekt, doch Mängel stellte die E17 in ihrer Einsatzzeit nie ganz ab.

80 Geplättet in H0

Märklins BB 12000 stellt sich dem MEB-Test und beweist nicht nur hohe Zugkraft.





98 Rasender Roland & Co.

Sommer, Sonne, Ostseestrand: Mit selbstgebauten Gebäuden setzt ein Karlsruher Rügen in Szene.

28 Tor zum Erzgebirge

Wilkau-Haßlau steht für die erste sächsische Schmalspurbahn und Dampfzüge bis in die heutige Zeit.



70 In Ehren verwittert

Am Beispiel der BR 52 von Tillig wird eine TT-Dampflok einer Alterungskur unterzogen.



BAHNWELT AKTUELL

DEUTSCHE BAHN AG AKTUELL

Kein guter Start ins zehnte Jahr

● Unruhige Zeiten erlebt die Bahn AG im zehnten Jahr ihres Bestehens. Anfang März legten Warnstreiks der Eisenbahnergewerkschaften Transnet, GDBA und GDL den Bahnverkehr lahm. Mitte März einigten sich Transnet und GDBA, während die Verhandlungen mit der Lokführergewerkschaft GDL zum Redaktionsschluss noch ausgesetzt waren. Der neue Tarifvertrag läuft 24 Monate. Für 2003 gibt es zwei Einmalzahlungen von je 200 Euro. Zum 1. Mai 2004 wird das Entgelt um 3,2 Prozent erhöht, und bis September 2006 werden die Ost-Löhne vollständig an die West-Gehälter angeglichen. Auch die Vergütung der Auszubildenden erhöht sich. Kritik übt Transnet weiterhin an der einseitigen Ausrichtung des Bahnvorstandes auf den Börsengang. „Wir beobachten, dass ein Kernziel, die Verlagerung von Personen und Gütern auf die Schiene, offenbar immer mehr der Profitgier geopfert wird", warnt Transnet-Chef Norbert Hansen. Der Gewerkschafter rügt auch die Politik und warf ihr vor, Versprechungen der Bahnreform von 1994 nicht eingehalten zu haben. So gebe es bei den Wettbewerbsbedingungen immer noch Verzerrungen, und zugesagte Bundesmittel fehlten in Höhe von neun Milliarden Euro. Als die Bahn AG am 12. März dem Aufsichtsrat die vorläufigen Daten zur wirtschaftlichen Entwicklung im Jahre 2002 vorlegte, musste der Vorstand einräumen, dass die Verkehrsleistung im Personenverkehr um 6,2 Prozent und im Güterverkehr um 2,9 Prozent unter den Werten von 2001 lagen. Im Februar 2003 hätten die Umsätze im Personenverkehr auf Vorjahresniveau und damit sieben Prozent unter dem Plan gelegen. Die Bahn machte die konjunkturelle Lage, Fahrzeugmängel (insbesondere beim ICE 3), umfangreiche Bautätigkeiten im Netz, extrem schlechte Witterung und Billigflieger für Stagnation und Rückgang verantwortlich, während das neue Preissystem damit nichts zu tun habe. Genau das aber vermuten Kritiker. Transnet forderte Verbesserungen im Vertriebskonzept und den Verzicht auf die Schließung von 300 Reisezentren mit 1800 Arbeitsplätzen. Hart kritisiert wurde auch der geplante Kahlschlag bei den telefonischen Auskunftszentren. Während die Bahn die zu geringe Nachfrage als Begündung vorschob, behaupten die Kritiker, die Auskunft sei schlicht zu teuer. Der März werde der Monat der Wahrheit für das neue Preissystem. Staatssekretär Berninger vom Verbraucherschutzministerium will vier Punkte ändern: 50 Prozent Bahncard-Rabatt im Nah- und Regionalverkehr, Schadenersatz bei Verspätungen, Plan und Spar bei Einzelfahrten (25/40 Prozent gibt es nur bei Hin- und Rückfahrt) und Senkung der Stornogebühren. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) kam bei einem Test zum Ergebnis, dass fast jeder dritte Bahnkunde zu teure Fahrkarten, zu lange Fahrzeit oder zu häufiges Umsteigen angeboten bekommt. Ungewohnt diplomatisch reagierte die Bahn: Man nehme die Ergebnisse ernst. „Wenn 30 Prozent der Testkunden angeblich falsch beraten worden sind, wäre das nicht akzeptabel", hieß es dazu aus dem Vorstand. Nun will die Bahn AG verstärkt Aktionspreise für Einzelstrecken anbieten und 200 Millionen Euro in ein neues elektronisches Reisenden-Informations-System investieren. Das ist nötig: Das noch immer verwendete „Kurs 90" wird bald eineinhalb Jahrzehnte alt.

Foto: Willy Steck



Alles könnte so schön sein: 103 245 rauscht mit Höchstgeschwindigkeit am 1. März 2003 mit IC 13178 bei Vaihingen über die Neubaustrecke Stuttgart – Mannheim. Dennoch, ein deutlicher Rückgang im Personen- und Güterverkehr, Probleme mit neuen Fahrzeugen, explodierende Kosten bei den Neubaustrecken und manch anderes Problem belasten die DB AG im Jahr 2003.

Foto: F. Hellmann



■ ***E 18 31** wird abgestellt. Der einstige Renner der VES-M hat Radschäden und wird nicht mehr betriebsfähig aufgearbeitet. E 18 31 wurde 1937 von der AEG mit der Fabriknummer 5003 gebaut. Zuletzt befand sie sich im DB-Werk Dessau und wurde am 22. Januar nach Leipzig geschleppt. Eventuell soll sie auf Gleis 24 im Hauptbahnhof ausgestellt werden.*

BAHNHOFSUMBAU

Erfurt verliert Inselgebäude


Foto: Manuel Igl

Nach dem Umbau des Erfurter Hauptbahnhofes werden Bilder mit dem Stellwerk und den Bahnsteigdächern nicht mehr möglich sein.

● Am 17. Februar 2003 begann die entscheidende Phase beim Umbau des Erfurter Hauptbahnhofes. Im Laufe der Arbeiten wird die Gleisgeometrie komplett verändert. Zuerst wurde die Nordseite gesperrt. Das Inselempfangsgebäude muss weichen, um einer großzügigen Bahnhofshalle Platz zu machen. Damit geht ein bauhistorisch wertvolles Bahnhofsensemble verloren. Obwohl Wettbewerbsvorschläge für den Umbau zum ICE-Knoten auch Varianten mit dem Erhalt des Inselgebäudes enthielten, entschied man sich bei der DB AG für die Radikalkur. Zur Zeit werden die Bahnsteigdächer entfernt und Versorgungsleitungen neu verlegt.

THÜRINGEN

Großes Altbau-E-Lok-Treffen


Foto: Hartung

Da glänzen die Augen des Strom-Fans: Parade einiger Weimarer Loks.

● Für das achte Weimarer Eisenbahnfest am 24. und 25. Mai 2003 haben sich die Mitglieder des thüringischen Eisenbahnvereins einiges vorgenommen: Sie wollen die größte Ansammlung von Altbau-Loks der letzten Jahre zustande bringen. Neben den Weimarer Oldtimern E 18 24, 204 011, 211 049, 242 151, 244 105, 244 143, 251 012 und 144 507 sollen die Dessauer 244 044, 211 001, 218 031 und 244 108 aus Halle sowie die 204 001, 244 046 und 254 056 aus Leipzig gezeigt werden. Als weitere Gastloks werden die Staßfurter 41 1231 und 118 586 sowie moderne Fahrzeuge von DB Cargo und DB Regio zu sehen sein. Die Ausstellung ist an beiden Tagen von 9 bis 18 Uhr geöffnet. Zum Programm gehören Führerstandsmitfahrten, Modellbahnbörse und Souvenirverkauf. Infos: Thüringer Eisenbahnverein, Postfach 100 105, 99001 Erfurt, www.thueringer-eisenbahnverein.de

Reif für die Insel der Glückseligen


Dr. Karlheinz Haucke

Angesichts des in diesen Tagen allgegenwärtigen Irak-Kriegs inklusive der in den Medien ausgetragenen Propagandaschlachten fällt es einerseits schwer, zur Normalität zurückzufinden. Verständlich, ist Gewalt doch selten ein taugliches Mittel, Unrecht durch Recht zu ersetzen, stellt zudem in der jetzt praktizierten Kreuzzug-Variante wesentliche Teile unseres westlichen Wertesystems in Frage.

Andererseits wächst, ebenso verständlich, das Bedürfnis, sich den schöneren Dingen des Lebens zuzuwenden und den alltäglichen Alpträumen wenigstens stundenweise zu entfliehen. So tut es einfach nur gut, sich einen Videofilm von der guten, alten Eisenbahn zu gönnen, auch wenn deren Idylle nicht viel mehr als eine Illusion ist. Oder, vielleicht noch besser, man besinnt sich aufs Modellbahnhobby und stürzt sich ins kreative Gestalten.

Ein Hoffnungsschimmer? Sicher, denn wer aufbaut und sei es auch nur im Kleinen, der neigt nicht zum Zerstören und führt auch keine Kriege. Solche Menschen, egal welcher Rasse, welcher Nation oder Religion, wissen um den Wert der Aufbauarbeit. Vertrauen zum Beispiel aufzubauen, dauert. Es zu zerstören, geht im Handumdrehen.

Dies gilt auch für seriöse journalistische Arbeit. Unabhängigkeit ist ein wesentlicher Teil unserer Pressefreiheit. Die Frontberichterstattung aus dem Irak-Krieg lässt beides vermissen. Auch die jüngste Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts, dass die Ermittlungsbehörden zur Aufklärung schwerer Straftaten Journalistentelefone überwachen, sprich abhören dürfen, ist keine vertrauensbildende Maßnahme, eher ein Blanko-Brief.

BAHNWELT AKTUELL

TELEMATIK

GSM-R: Mehr als ein Kommunikationsnetz


Foto: Osenbrügge

Mitte Januar sind 212079 und 140708 als GSM-R-Messzug 92073 zwischen Hildesheim, Hameln und Bad Salzuflen unterwegs.

● Die Bahn arbeitet am Aufbau eines digitalen Funknetzes. Es soll nicht nur acht verschiedene Analogsysteme ersetzen: Hinter GSM-R verbirgt sich „Global System for Mobile Communication-Rail". Dieses „Globale System für Mobilkommunikation-Schiene" basiert auf dem Standard öffentlicher Mobilfunknetze und wurde für die besonderen Anforderungen des Bahnbetriebes erweitert. Zur Zeit sind 32 Länder einem Abkommen beigetreten, das die Einführung von GSM-R vorsieht. Das Funknetz soll bei der DB bis 2004 installiert, die Fahrzeuge sollen bis 2005 ausgestattet sein. Messzüge spüren Lücken im Empfang auf. Mit ihrem ehrgeizigen Zeitplan ist die Deutsche Bahn AG Vorreiter in Europa.

EUROPÄISCHE BAHNEN

Güterverkehr liberalisiert

● Am 15. März 2003 trat ein umfangreiches Gesetzespaket der Europäischen Union in Kraft. Es sieht vor, dass der Schienengüterverkehr liberalisiert wird. So erhalten Bahngesellschaften das Recht, grenzüberschreitende Gütertransporte anzubieten. Außerdem sind in den EU-Mitgliedsstaaten unabhängige Regulierungsbehörden einzurichten. Die EU-Kommission sah sich zu diesem Eisenbahnpaket veranlasst, weil die innereuropäischen Gütertransportleistungen der Bahnen rückläufig sind. Nach EU-Angaben beträgt die Durchschnittgeschwindigkeit im grenzüberschreitenden Schienenverkehr 18 km/h. Die Europäische Transportarbeitergewerkschaft ETF befürchtet massive soziale Einschnitte und den Abbau von Sicherheitsstandards. Auf einer Protestkundgebung am 14. März in Berlin forderte sie unter anderem einheitliche Sozialregelungen und eine gemeinsame Eisenbahnersprache. Weitere Liberalisierungsschritte solle es nicht geben, solange diese Punkte nicht erfüllt seien.

ZWISCHENHALT

In Polen droht die Streichung von mehr als 1000 Reisezügen (30 Prozent). Fahrpläne sollen ausgedünnt, Verkehrstage eingeschränkt und Strecken stillgelegt werden. Die von der Staatsbahn PKP für den 10. März 2003 vorgesehene Kappung ist vorerst auf den 30. April verschoben.

San Francisco hat seit dem 3. März 2003 ein vollautomatisches Zugsystem. Der People Mover von Bombardier Transportation bedient die zehn Kilometer lange Strecke von den Flughafenterminals zu einem Autovermietungszentrum.

In Görlitz fertigt das Bombardier-Werk Doppelstockwagen im Wert von 121 Millionen Euro für die Luxemburger Bahn CFL. Die 67 Mittel- und 18 Steuerwagen sollen ab September 2004 ausgeliefert werden.

Ein Jahr Inter-Connex: Die erste private Fernzugverbindung startete am 1. März 2002 und war im Schnitt mit 68,9 Prozent ausgelastet. Geschäftsführer Hans Leister ist sehr zufrieden, auch wenn die Fahrgastzahlen beim Hochwasser im August 2002 sowie durch die Streichnung aus DB-Fahrplänen kurzfristig zurückgingen.

Alstom wird 28 Coradia-Lint-Triebwagen an DB Regio Westfalen liefern. Weitere 19 vorhandene Lint-Züge werden umgerüstet. Die Garnituren sollen im Sauer- und im Siegerland zum Einsatz kommen.

Die ersten umgebauten IC-Wagen der Gattung Bvmz 185 sind als Bvmsz 186 zwischen Frankfurt am Main, Stuttgart und Mannheim unterwegs. Als wichtigste Neuerung wurde der vormalige Großraum mit Abteilcharakter in der Wagenmitte zu einem echten Großraum umgestaltet.

Die S-Bahn Zürich bekommt für 447 Millionen Franken 35 Doppelstocktriebzüge. Sie ersetzen ab 2005 die noch verkehrenden einstöckigen S-Bahn-Züge.

Der Haushaltsausschuss des Bundestages hat insgesamt 80 Millionen Euro für den Metrorapid in den Bundeshaushalt 2003 eingestellt. Mit der Sicherung dieser Mittel kann das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

Die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) erhielt den hessischen Schiene-Preis des Fahrgastverbandes Pro Bahn&Bus. Gewürdigt wurden insbesondere die Barrierefreiheit im ÖPNV-Netz und der Ausbau der Straßenbahnen in der Region.

Barcelona erhält eine vollautomatische Metrolinie. Siemens TS und Dimetronic liefern Fahrzeuge und Sicherungstechnik der 41,4 Kilometer langen Strecke. Das erste Teilstück soll 2005, die gesamte Strecke 2008 fertiggestellt werden.

Auf der Mitte-Deutschland-Bahn ist seit dem 9. März 2003 ein weiterer zweigleisiger Abschnitt in Betrieb gegangen. Damit sind 34 der 68 Kilometer zwischen Weimar und Gera zweigleisig befahrbar.

www.insa.de heißt das neue Nahverkehrs-Portal des Landes Sachsen-Anhalt. Neben sämtlichen ÖPNV-Verbindungen des Landes sind auch Auskünfte zu bundesweiten Eisenbahnverbindungen erhältlich.

Das Bahnwerk Delitzsch soll nach dem Willen von Verkehrsminister Manfred Stolpe und Sachsens Ministerpräsident Georg Milbradt erhalten bleiben. Die DB AG will das Werk verkaufen, bietet aber an, ihre IC-Wagen dort modernisieren zu lassen.

Die Schweiz will in der zweiten Stufe ihrer Bahnreform das gesamte Normalspurnetz den SBB übergeben. Bisherige Planungen sahen ein Kern- und ein Ergänzungsnetz vor. Das Bundesamt für Verkehr erhofft sich ein Sparpotential von jährlich 100 Millionen Franken.

Der Verband der Bahnindustrie drängt

Foto: Armin Schmutz

BUNDESREGIERUNG

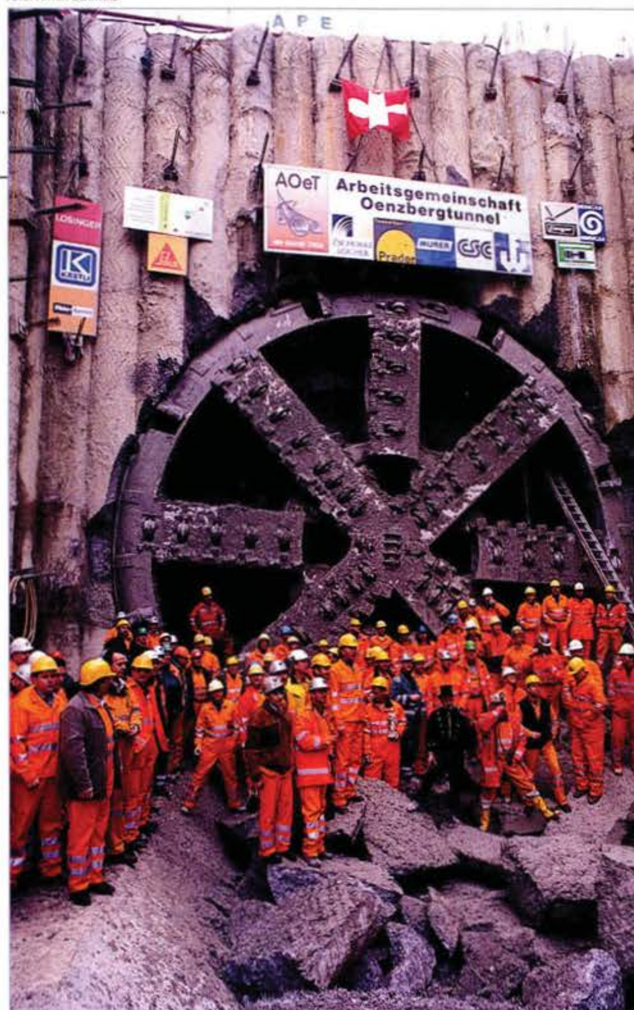
Neuer Verkehrswegeplan

● Am 20. März 2003 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen den Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) an die Bundesländer und an Verbände zur Stellungnahme versandt. Der endgültige Plan soll noch vor der Sommerpause im Kabinett verabschiedet werden. Er gilt von 2003 bis 2015. Von insgesamt eingestellten 150 Milliarden Euro sind knapp 83 Milliarden Euro für den Erhalt der Bestandsnetze von Schiene, Straße und Binnenwasserwegen vorgesehen. Von 870 Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs entfallen 47 auf die Schiene, bei den 770 Maßnahmen des weiteren Bedarfs sind es 21 Schienenprojekte. Enthalten sind nunmehr die Neubaustrecken Nürnberg – Erfurt und Hanau – Würzburg – Fulda – Erfurt. Enthalten ist die ABS Stuttgart – Nürnberg – Leipzig mit Elektrifizierung Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach.

SBB

Tunneldurchstich

● Mit dem Durchstich des Oenzbergs wurde am 14. Februar 2003 bei Bolken, Kanton Solothurn, der letzte Tunnel der ersten Etappe des Programms Bahn 2000 fertig ausgebrochen. Mit diesem Schlüsselobjekt sind nun Mattstetten und Rothrist durch die künftige Trasse der 45 Kilometer langen Neubaustrecke durchgehend verbunden. 2265 Meter des Oenzbergtunnels bewältigte die 2500 Tonnen schwere Mix-Schild-Tunnelbohrmaschine im bergmännischen Vortrieb, davon 340 Meter im Hydrobetrieb. 895 Meter des Tunnels entstanden im Tagebau. Trotz einer Bauverzögerung von zwei Monaten soll Bahn 2000 mit schnelleren und dichteren Verbindungen auf der Ost-West-Transversale im Dezember 2004 in Betrieb gehen.



Der Oenzbergtunnel soll für eine Beschleunigung des Verkehrs auf der Ost-West-Verbindung Bern – Olten – Zürich sorgen.

auf die planmäßige Einführung der Lkw-Maut zum 31. August, wie es vom Bundeskabinett beschlossen wurde. Der Maut droht ein Scheitern wegen Bedenken der EU-Kommission und der CDU-Mehrheit im Bundesrat, die die Abgabe ablehnt.

Vossloh und die gute Nachricht: Der Konzern hat sein Jahresergebnis von 2002 mit 744,5 Millonen Euro gegenüber 725 in der Prognose um 14,5 Prozent übertroffen. Die Neuausrichtung auf einen Verkehrstechnologiekonzern habe sich laut Firmenleitung damit sehr gut bewährt.

Die Bahngesellschaft Waldhof (BGW) steht vor dem Aus. Das EVU, das seit über 100 Jahren exisitiert, verlor seinen wichtigsten Kunden.

Die französische SNCF will sich mit einem umfangreichen Investitionsprogramm fit machen, um gegen die zunehmende Konkurrenz gewappnet zu sein. Geplant ist, in nächster Zeit jährlich etwa zwei Milliarden Euro schwerpunktmäßig für den Frachtverkehr zu mobilisieren.

Im Zürcher Hbf stießen am 7. März 2003 eine SBB-Lok und ein leerer TGV zusammen. Dabei sprang der TGV-Triebkopf aus dem Gleis und erlitt erheblichen Blechschaden.

SACHSEN

Zwölftes Dresdner Dampflokfest

● Das ehemalige Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt in der Zwickauer Straße 82 – 86 lädt vom 16. bis 18. Mai 2003, täglich von 10 bis 18 Uhr, zum zwölften Dresdner Dampflokfest ein. Neben der Ausstellung von Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven der Deutschen Bahn, des Verkehrsmuseums Dresden und verschiedener Vereine gibt es täglich um 13 Uhr eine Parade mit allen betriebsfähigen Lokomotiven sowie Sonderveranstaltungen. Am Freitagabend wird es eine Nachtfotoparade am Lokschuppen 1 geben und am Sonntag findet ein Benefizkonzert zur Erhaltung einer ehemaligen Dresdner Lok im Lokschuppen 1 mit Axel Zwingenberger und der Munich-Railroad-Jazzband statt. Beginn der beiden Veranstaltungen ist jeweils 20 Uhr.

EX-E 42 DER DR

Nun in Altenbeken

● 2003 - Odyssee auf Schienen, könnte die Fortsetzung der Geschichte von 18 ehemaligen DR-E 42 heißen. Die Pleite gegangene Mittelthurgau-Bahn (MThB) beschaffte einst die Maschinen. Die SBB, die die MThB übernahmen, benötigten die Loks nicht und nahmen sie Ende 2002 außer Betrieb. Am 7. März 2003 beförderten jetzt zwei eigene Dieselloks 17 Ae 477 zu ihrem neuen Eigentümer, der Westfälischen Almetalbahn (WAB), nach Altenbeken. Sechs Lokomotiven sind weiterverkauft worden.

Foto: Willy Steck



Die 17 Ae 477-E-Loks werden von Thayangen nach Altenbeken überführt und überqueren hier den Viadukt bei Stuttgart-Vaihingen.

BAHNWELT AKTUELL



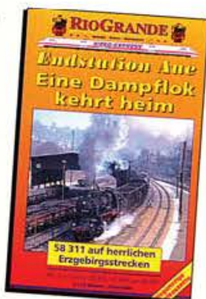
FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.



Foto: Witry

Die äußerliche Verwandtschaft zu seinen zahlreichen Nachfolgern ist eindeutig. Bereits 1949 begann die Entwicklung der vermutlich erfolgreichsten Triebwagenfamilie der Bundesbahn. Zehn der Vorläufer-Tw VT 95.9 gelangten 1951 auch in das Großherzogtum Luxemburg und fuhren viele Jahre dort als Baureihe 150. Angetrieben wurden die Fahrzeuge von einem Büssing-Motor mit 110 PS. Sie boten 47 Sitzplätze und 39 Stehplätze und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 105 km/h. 1970 schieden die Fahrzeuge auch in Luxemburg aus dem Dienst aus. Für Triebwagen 151 war der Verein AMTF im bekannten Eisenbahnmuseum in Fonds de Gras die Rettung. Und zu dessen Bestand gehört das urige Fahrzeug in originalgetreuer grau-roter CFL-Lackierung noch heute. Dort wurde ihm 1988 auch ein neuer Motor (Reservemotor) gespendet. Wie heißt der bekannte Fahrzeughersteller vom Niederrhein, der diese Triebwagenfamilie entwickelte?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Mai 2003 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Kassette „Endstation Aue" aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Im Märzheft haben wir nicht genau genug hingesehen und übersehen, dass es sich bei dem Zug um einen 612/613-Triebzug handelte, deshalb gelten als richtige Antworten im Märzheft „VT 12.5/VT 8.5/VT 12.6". Die 20 Exemplare „Die Baureihe 99 5-6" haben gewonnen: Kratsch, D., 60528 Frankfurt; Gericke, Ulrich, 24939 Flensburg; Böttcher, Peter, 06667 Weißenfels; Scholtz, K., 85356 Freising; Kindler, Lothar, 01649 Coswig; Hoppe, Klaus, 97199 Ochsenfurt; Zdrzalek, Lukas, 41238 Mönchengladbach; Wittwer, Gudrun, 13439 Berlin; Heinze, Jürgen, 06577 Heldrungen; Deutsch, H.-G., 60435 Frankfurt; Halter, Christoph, 64291 Darmstadt; Spieß, Hans, 71636 Ludwigsburg; Homuth, Ralf, 26386 Wilhelmshaven; Hutter, Peter, 81739 München; Mutschler, Wilfried, 28211 Bremen; Hoyer, Hermann, 22559 Hamburg; Kaiser, Arne, 02788 Hirschfelde; Wiener, Hans A., 24248 Mönkeberg; Weigert, Helmut, 08468 Reichenbach; Gebauer, Karlheinz, 79541 Lörrach.

RÜBELANDBAHN

Entscheidung gefallen

● Am 18. März 2003 teilte die DB AG mit, dass der elektrische Zugbetrieb auf der Rübelandbahn Blankenburg – Elbingerode für die nächsten 15 Jahre gesichert ist. Die Fels-Werke Goslar als Betreiber der Kalkwerke in Rübeland, das Land Sachsen-Anhalt und die DB AG haben sich geeinigt, die Kosten der notwendigen Sanierung der Streckeninfrastruktur zu teilen. Der Einsatz von Dieselloks im Güterzugverkehr ist damit endgültig vom Tisch. „Weil uns die positive Entwicklung in der Ferienregion Harz sehr am Herzen liegt, war der Dieselbetrieb auf der Strecke für uns nicht akzeptabel. Wir haben uns daher entschieden, uns finanziell an der Modernisierung der Rübelandbahn zu beteiligen und auf der modernisierten Strecke wieder Personenverkehrsleistungen anzubieten", begründete Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Dr. Karl-Heinz Daehre die Entscheidung des Landes. Bereits am 25. April 2003 will die DB AG mit der Sanierung beginnen. Zunächst werden die Gleise für rund vier Millionen Euro auf dem Abschnitt Blankenburg – Hüttenrode modernisiert. Da mit Rücksicht auf den Güterverkehr nur am Wochenende gearbeitet werden kann, veranschlagt die DB AG rund zwei Monate.



Foto: Kunhäuser

***■ 751118 der UEF ist wieder fit.** Am 14. März 2003 verließ die Lok nach Fahrwerksuntersuchung das Dampflokwerk Meiningen. Dabei erhielt sie auch eine Neubereifung der Radsätze. Die Kesseluntersuchung erfolgte in Eigenregie der Ulmer Eisenbahn Freunde (UEF).*

RÜGENSCHE KLEINBAHNEN

Keine Anfrage von EBG

● Seitens der Rügenschen Kleinbahnen (RüKB) zeigte man sich über die Nachricht, die Eisenbahn-Betriebsgesellschaft (EBG) Prora wolle ab Sommer 2003 Züge auf der Schmalspurbahn Lauterbach Mole – Putbus – Göhren anbieten, überrascht. „Bis zum 20. März 2003 lag uns keine schriftliche Anfrage vor", teilte die Unternehmensgruppe van Engelen mit, zu der die RüKB gehört. Auch Gespräche in dieser Richtung habe es nicht gegeben. Außerdem hieß es weiter, die Strecke Lauterbach Mole – Putbus – Göhren habe bei einem Einsatz von drei Zügen ihre Kapazitätsgrenze erreicht, und das sei bereits der Fall, wenn mit Beginn des Sommerfahrplanes die Züge auf dem Rasenden Roland wieder im Stundentakt verkehren. Zudem sei die RüKB nicht verpflichtet, zugunsten anderer Betreiber auf eigene Leistungen zu verzichten. Weiterhin habe die EBG gegenüber der RüKB als Betreiber der Infrastruktur noch nicht den Nachweis erbracht, dass sie über Fahrzeuge verfüge, die nach § 32 der EBO für den Einsatz auf dem Rasenden Roland zugelassen sind.



Foto: Peter Schneider

■ *Vosslohs G 2000 fährt in auffälliger orange-roter Lackierung bei der Siegener Kreisbahn. Am 3. Februar traf die neue Lok 43 am Betriebshof in Siegen ein.*


Foto: Mehnert

■ *Neues Make-Up für die White Lady: 143 001 erhielt im Werk Dessau nicht nur eine Revision, sondern auch eine neue Lackierung und wird künftig nicht mehr als weiße Dame durch die Lande brausen.*

PEG

Neue alte Tw im Einsatz

● Seit dem 15. Januar 2003 befindet sich bei der Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) der erste von insgesamt vier im Oktober 2000 beschafften MaK-Großraum-Dieseltriebwagen (GDT) im Einsatz (siehe MEB 6/2002). Das als VT 20 bezeichnete Fahrzeug stand ursprünglich bei Osthannoverschen Eisenbahnen (OHE-GDT 0520) im Dienst und wurde 1977 zusammen mit fünf weiteren Triebwagen gleichen Typs an die italienische Privatbahn Azienda Consorziale Transporti (ATC) verkauft. Auf Initiative der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg (AVL) gelangten die sechs Triebwagen, die in den Jahren 1955 und 1959 in Kiel gebaut wurden, im März 2000 wieder zurück nach Deutschland. Vier der Fahrzeuge wurden anschließend an die PEG verkauft. Dem Einsatz auf der PEG-Hausstrecke Pritzwalk – Putlitz ging neben der Hauptuntersuchung eine Neulackierung in den Farben Anthrazit, Weiß und Dunkelblau voraus, wodurch sich der VT 20 optisch deutlich von den enzianblauen VT 98 der PEG abhebt. Das Fahrzeuginnere besticht derzeit noch durch sein südländisches Flair in Form von in italienischer Sprache verfassten Hinweisen.

Foto: Neumann



Zwei weitere GDT befinden sich bei der PEG derzeit in Aufarbeitung.

BAHNWELT AKTUELL


Foto: Luttenberger

■ *Die 94 Jahre alte 1099.002 der bekannten Mariazellerbahn wurde nach ihrer schweren Kollision mit einem Lkw, bei der sie umkippte, aufgearbeitet und erstrahlt jetzt wieder in alter Schönheit. Am 24. Februar 2003 war sie mit R6851 bei Obergrafendorf unterwegs.*

TOP UND FLOP



TOP: Ab ins Grüne!

Die 40-seitige Broschüre „Streifzüge durch Sachsen" erscheint in neuer Auflage. Bahn und Tourismusverbände stellen Ausflugsorte vor, die gut mit dem Zug zu erreichen sind. Anreise- und Tarifinformationen sind ebenso enthalten wie Beschreibungen der Reiseziele und praktische Tipps. Das Heft gibt es kostenfrei auf Bahnhöfen. In Brandenburg geben die Tourismus Marketing GmbH, der VCD und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) den Reiseführer „Brandenburg erleben" heraus. Auf 120 Seiten sind Touren für Wanderer und Radfahrer recherchiert. Angegeben ist die schnellste ÖPNV-Verbindung. Die Broschüre kostet 9,80 Euro und kann im Buchhandel, beim VBB oder im Internet erworben werden.



FLOP: Abgeklemmt

Ohne Vorankündigung stellte die DB AG kurzfristig zum 1. März 2003 ihre Nachtzugverbindung von Dortmund über Köln nach Leipzig und Dresden ein. Laut Angaben der DB sei eine ungenügende Auslastung der Grund. Eine Begründung, die bei Reisenden und Zugbegleitern Kopfschütteln hervorruft. Dadurch ist es nachts nicht mehr möglich, direkt aus Sachsen in den Großraum Rhein-Ruhr zu gelangen.



Foto: Gessner

NORDDEUTSCHE EISENBAHN GESELLSCHAFT

NEG mit neuer Lok


Foto: Brüggemann

Nach dem Rollout aus dem Lokschuppen in Uetersen präsentiert sich die Lok erstmals bei Tageslicht den Uetersenern am 6. März 2003.

● Die NEG (Norddeutsche Eisenbahn Gesellschaft), die zu Euro-Lux-Cargo, einer Tochter der luxemburgischen CFL, gehört, erhielt für den Standort Uetersen am 5. März 2003 eine neue Lok. Die MaK-Lok vom Typ G 1100 BB wurde 1978 bei Seehafen Kiel als Lok 2 in Dienst gestellt. Im Februar 2002 vermietete VSFT (Vossloh Schienenfahrzeugtechnik GmbH) die Lok an die NEG in Trier. Von Trier aus wurde die Lok vor Güterzügen zwischen Ehrang, Trier und Zielen in Luxemburg eingesetzt. In dem VSFT-Stützpunkt Moers wurde die Lok nun in die Farben Rot und Weiß umlackiert. Am Morgen des 6. März wurde das NEG-Personal auf der Lok eingewiesen, fuhr den täglichen Güterzug nach Tornesch und bediente das Stora-Werk. Am Standort Trier der NEG ist seit Januar 2003 die von Alstom angemietete 203 001 (ex 202 349) im Einsatz. Lok 4 der Uetersener Eisenbahn (MaK G500C) wurde an VSFT abgegeben. Als Reservelok steht die Museumslok der Uetersener Eisenbahnfreunde, eine Köf 2, zur Verfügung. Die NEG fährt auf der 1873 eröffneten Uetersener Eisenbahn zwischen Uetersen und Tornesch einen werktäglichen Güterzug und Rangierfahrten. Hauptkunde ist der Papierhersteller Stora. Mit der neuen vierachsigen und 72 km/h schnellen Lok ist die NEG in der Lage auch im DB AG-Netz zu fahren. Ziel ist es, den Güterzug, der ab Tornesch von DB Cargo von und nach Hamburg-Eidelstedt gefahren wird, selbst zu fahren. Mit der leistungsstärkeren Lok und neuen Streckenkenntnissen der Lokführer bietet die NEG jetzt auch den Einsatz vor Bau- und Güterzügen im DB-Netz an.

TSCHECHIEN

Überlebenskünstler


Foto: Haslebner

● Eine wechselvolle Geschichte hat Lok 52 7620 inzwischen hinter sich: Im Februar 1944 wurde sie von der Wiener Lokomotivfabrik gebaut. Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieb sie im Bestand der sowjetischen Truppen und kam anschließend zur tschechoslowakischen CSD. Dort erhielt sie die Nummer 555.0153 und blieb bis 1960 im Einsatz. Ihr Weg führte weiter ins jugoslawische Kohlebergwerk Kreka. Sie erhielt die Nummer 33-502 und diente dort bis 1974, bevor sie als militärstrategische Reserve eingemottet wurde. Als die Reserve überflüssig schien, sollte sie den Weg des Alteisens gehen. In einer spektakulären Tauschaktion (Stahlschrott gegen Lokschrott) von Österreich aus konnten sechs Loks der Reihe 33, darunter auch 33-502, vor der Verschrottung gerettet werden. Der Weg führte die Ex-52 7620 nun nach Wien ins Museumsheizhaus Straßhof. Bis zum Herbst 2001 blieb der Dampfer dort kalt abgestellt. Jetzt wurde der Prager Eisenbahnclub KHKD aktiv und kaufte die Lok. Der Club ließ den Fünfkuppler in Ceske Velenice aufarbeiten. Das dauerte bis Dezember 2002. Seitdem strahlt die 59 Jahre alte Lok als 555.0153 wieder in altem Glanz.

Nach einigen Werksprobefahrten absolvierte 555.0153 am 11. Februar 2003 ihre Leistungsprobefahrt mit einem 960 Tonnen schweren Güterzug von Suchdol nad Luznici (Suchental) nach Nova Ves nad Luznici (Erdweis).


Foto: Steck

■ ***Auf der Geislinger Steige*** *fanden am 10. und 11. März 2003 besondere Probefahrten statt. 752001 mit einem Mess- und zwei Güterwagen pendelte zwischen Geislingen und Ulm. Dabei wurde der Zug auch mehrfach von der Lok geschoben.*



Foto: Wirtz

■ ***Personenzug mit Dampfheizung:*** *Ein seltener Anblick im 21. Jahrhundert bot sich am 7. Februar 2003 in Essen Hbf. 215 036 zog den Ameropa-Tanzsonderzug DZ 91360 von Münster nach Bitburg. Die Lok von DB Regio Köln dient nur noch als stille Reserve und wird nicht mehr planmäßig eingesetzt.*

BAHNWELT AKTUELL

ZEITREISE

Vom Elektro- zum Fußbetrieb

Die erste von Anfang an elektrisch betriebene Überland-Eisenbahn in Deutschland war die 1895 eröffnete Lokalbahn von Meckenbeuren nach Tettnang im südlichen Württemberg. Mit 750 Volt Gleichstrom und Triebwagen für Personen- und Gepäckbeförderung ging es mit gemächlichen 30 km/h vom Bahnhof Mekkenbeuren an der Südbahn Ulm – Friedrichshafen hinauf zum Endpunkt. Der befand sich in 4,2 Kilometer Entfernung von der Hauptstrecke, die Fahrzeit betrug zwölf bis 14 Minuten. In alten DRG-Kursbüchern hatte sie nicht mal eine eigene Fahrplantabelle, sondern musste sich eine Nummer mit fünf weiteren Lokalbahnen teilen. „Meckenbeuren – Tettnang, 5 km in 14 Min. Etwa stündl. Verkehr" lautete beispielsweise der Eintrag im Kursbuch 1929/30 unter Ziffer 2464. 1962 wurde auf Dieselbetrieb mit LVT umgestellt. Die Uerdinger blieben dann bis zum Ende des Reiseverkehrs im Mai 1976 (Bild oben), der Güterverkehr lief bis 1995. Das Tettnanger Bahngelände wurde bisher noch nicht überbaut, es fehlen allerdings das alte Bahnhofsgebäude sowie die meisten Schienen, die von den Jagsttalbahnfreunden entfernt wurden. Der Rest der Strecke liegt weitgehend noch, soll aber Bestandteil eines Wanderweges in Oberschwaben werden. Immerhin: Auf Volksfesten in Tettnang wird in Quizrunden heute noch gern nach der Bahn gefragt. Und wer will, kann sich sogar Bildschirmschoner mit den alten Triebwagen downloaden.



1972

Als noch Züge nach Tettnang fuhren, waren diese – zumindest zwischen 1962 und 1976 – auch nicht viel mehr als ein Omnibus.

Fotos: Schumacher



2002

Zwar liegen noch ein paar rostige Gleise, Züge werden hier aber nie mehr fahren. Ein Wanderweg entsteht auf der einstigen Bahntrasse.

Foto: Armin Schmutz



■ ***In Erwartung** eigener zehn Lokomotiven der Baureihe 185 lässt die BLS Lötschbergbahn gegenwärtig mehrere Züge von mit Schweizpaket ausgerüsteten DB AG-185 ziehen. Tonerdezüge werden für die Bergfahrt nach Kandersteg zweigeteilt. Auf dem Bild rollt der erste Teil mit zwei 185-Loks Frutigen entgegen. Die DB-Loks führen den Zug durchgehend von Limburg über Basel - Bern - Brig nach Domodossola.*

EISENBAHNEN NACH OSTEUROPA

Doppelte Menge im Güterverkehr

● Auf Einladung von DB-Chef Hartmut Mehdorn berieten DB AG sowie Vertreter der Bahnen aus Polen, Weißrussland und Russland Anfang März in Berlin. Vereinbart wurde die Beschleunigung und Erweiterung vor allem der Gütertransporte. Diese sollen in ihrem Umfang im Vergleich zu heute verdoppelt werden. Gemeinsame Arbeitsgruppen werden Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung vorschlagen, die dann im August 2003 in konkrete Arbeitsplanungen münden sollen. In die Beratungen sollen auch die Grenz- und Zollbehörden der Länder einbezogen werden. Mehdorn sagte, dass man angesichts der EU-Osterweiterung nicht denselben Fehler machen dürfe wie seinerzeit im Westen, als man die Schieneninfrastruktur zugunsten der Straße vernachlässigte.

HÄRTSFELD MUSEUMSBAHN

Narretei im Härtsfeld



Foto: Ranger

Ein schöner alter Brauch konnte jetzt, nach der Wiederinbetriebnahme der Härtsfeldbahn im Herbst 2001, wieder aufleben.

● Die Fasnachtszeit ist in Neresheim eine eigene Jahreszeit. Alljährlich wird eine bekannte Persönlichkeit oder Institution vom Hexengericht angeklagt und am Gumpendonnerstag wird ihr schaurig der Prozess gemacht. Eines Tages war auch die Härtsfeldbahn an der Reihe. Da sie die Ruhe der Hexen in und auf den Felsen im Egautal störte, wurde die Bahn dazu verurteilt, zum großen Umzug am Fasnachtsdienstag das Prinzenpaar vom Kalkwerk nach Neresheim zu fahren. Mit dem Ende der Härtsfeldbahn Anfang der 70er-Jahre war mit dieser langjährigen Tradition Schluss. Nach 30 Jahren Pause ließen die Härtsfelder Museumsbahner am 4. März 2003 auf dem rekonstruierten Teil der Strecke diese Tradition nun wieder aufleben. Prinzenpaare, Zunftmeister, frisch eingesetzte und gerade abgesetzte Bürgermeister genossen eine Fahrt im Triebwagen T 33 durch das winterliche Egautal. Nach einem kleinen Umtrunk fuhr der Zug im Bahnhof Neresheim ein. Ein Fanfarenzug und eine große Menschenmenge empfingen die hohen Herrschaften.



Foto: Hruza

■ ***Seit Jahresanfang** kommen die HGK-Class 66-Loks mit schweren Ölzügen in das württembergische Allgäu. Sie bedienen das Shell-Tanklager in Altmannshofen (KBS 971) in der Nähe von Leutkirch.*



STEH



Die E17 blieb in all ihren 50 Dienstjahren ein Problemkind.

Foto: Wollny

Foto: Moritz Lützenberger

Vor 75 Jahren rollte bei AEG eine E-Lok aus der Halle, die moderne Technologien vereinte: Die E17. Vieles an der Baureihe war neu, häufig noch nicht ausgereift und Erfahrungen fehlten. Das prägte den ganzen langen Lebenslauf. →

VERMÖGEN



Foto: Herbert Stemmler

Tübingen 1963, Treffen der Generationen I: 38 2309 repräsentiert überholte Technik, aber auch der Stern der E 17 111 sinkt bereits.

Leichte Eilzüge machten der E 17 am Ende den Garaus. 117 106 ist 1976 mit B4n-Wagen unterwegs von Donauwörth nach Augsburg.

Foto: Wollny

Foto: Moritz Lützenberger

117 116 wartet am 23. März 1975 in Heilbronn auf den nächsten Einsatz. Nur zwei Jahre später wird sie aus dem Dienst ausscheiden.



„Als ich noch ein kleiner Junge war, musste mein Großvater in den Ferien am Vormittag mit mir häufig einen bestimmten Gang machen: In die Landsberger Straße zur Nebenwerkstatt. Die war unmittelbar an der Straße und mein Großvater hob mich immer auf einen der Fenstersimse, damit ich in die Halle schauen konnte. Und da ist mir schon immer aufgefallen, dass da meist E 17 drin standen", erinnert sich der heute 72-jährige Werner Streil, ausgewiesener E-Lok-Experte, an seine Münchner Kindheit in den 30er-Jahren.

Die 20er-Jahre waren im E-Lokbau von großen Veränderungen geprägt. Die noch vergleichsweise junge Traktionsform musste sich aus verschiedensten Gründen von ihrem bisherigen Antriebskonzept verabschieden: Stangenantrieb und langsamlaufende Riesen-Motoren, die immer schwerer wurden und folglich immer mehr Platz beanspruchten, waren ausgereizt. Die Forderung nach schnellen, leistungsfähigen E-Loks war mit diesen herkömmlichen Technologien nicht mehr erfüllbar. In der Schweiz experimentierte man deshalb seit den frühen 20er-Jahren mit dem Einzelachsantrieb, bei dem kleinere Motoren jeweils eine Achse antreiben. Die Schweizer Experimente in verschiedenen Formen (Buchli, Sécheron und Tschanz) blieben in Deutschland nicht unbemerkt.

Die Gruppenverwaltung Bayern der noch jungen Deutschen Reichsbahn (DRG) wollte diesen Zug nicht verpassen und erteilte 1922 den Auftrag zum Bau von zehn 1'Do1'-Maschinen mit so genanntem Buchli-Antrieb, der späteren E 16. Dass sich in Deutschland dieser Antrieb künftig nicht durchsetzten sollte, hatte weniger mit seiner Zuverlässigkeit zu tun. Die E 16 waren sehr erfolgreiche Maschinen.

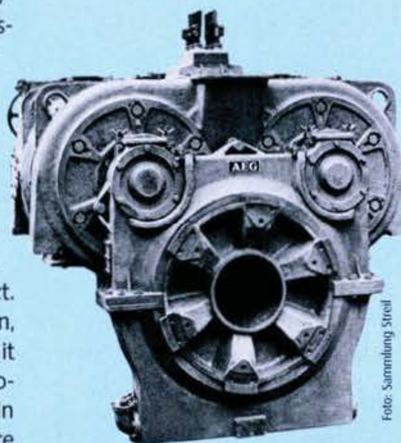


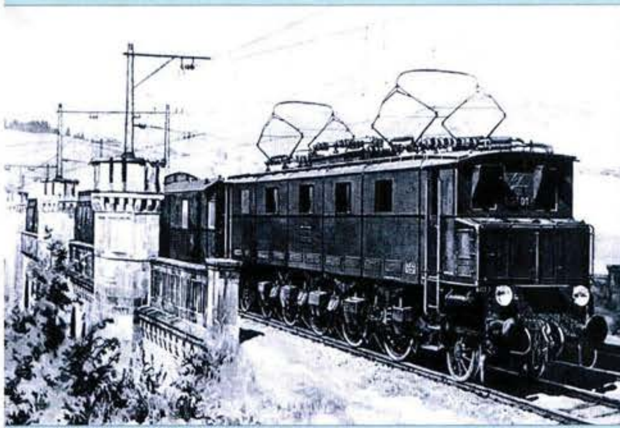
Foto: Sammlung Streil

Jede E 17-Antriebseinheit wurde von einem Doppelmotor bewegt.

Vielmehr dürften Lizenzgebühren und Eifersüchteleien der deutschen Hersteller die weitere Entwicklung des so einzigartigen Antriebs in Deutschland verhindert haben.

Dennoch, die Zeit des Einzelachsantriebs war gekommen. Jetzt konnte eine Schnellzuglokomotive gefordert werden, die in der Ebene einen 630-Tonnen-Zug mit 95 km/h ziehen sollte. Das Resultat der Entwicklungen war die E 17. Als erste Maschine lieferte AEG im Oktober 1928 E 17 113, die umgehend nach Schlesien ging und erst 1980 als letzte E 17 ausgemustert wurde!

Insgesamt wurden 38 Maschinen bestellt, deren elektrischer Teil von der Wasseg stammte, einem Konsortium von AEG und den Siemens-Schuckert-Werken, die sich so den Auftrag teilten. Den Fahrzeugteil baute AEG-Hennigsdorf. Die Hauptrahmen, als Gitterrahmen ausgeführt, wurden von Borsig gefertigt. Während die Maschinen E 17 01 bis 18 für den süddeutschen Raum vorgesehen waren, sollten E 17 101 bis 120 in Mitteldeutschland und →



Angetrieben wurden die E21 von vier Doppelmotoren und erreichten beinahe 3000 kW.

Foto: Sammlung Streil

DIE VORLÄUFERIN: E21

Im Oktober 1926 tauchte in Leipzig ein außergewöhnliches Fahrzeug auf: Markantes Kennzeichen war die asymmetrische Form mit einer glatten Führerstandsseite über einem zweiachsigen Drehgestell und gegenüberliegend ein Führerstand mit kurzem Vorbau und einer Bisselaufachse darunter. Es handelte sich um die 1925 bestellte E2101, eine von zwei Maschinen dieser Baureihe. In ihnen wurde der von AEG weiterentwickelte Kleinow-Federtopfantrieb erprobt. Die mit ihr gemachten guten Erfahrungen flossen in die Entwicklung der Baureihe E17 ein. Beide Maschinen überlebten den Zweiten Weltkrieg und kamen noch zur DR. In den 60er-Jahren wurden sie nach nur kurzem Einsatz endgültig abgestellt.

Foto: Sammlung Streil

Die Münchner E1714 war die erste Lok, die eine zweite Lüftungsgitterreihe unterhalb der ursprünglichen oberen Reihe erhielt.

Foto: Wollny

Bw Stuttgart, Juni 1972, Treffen der Generationen II: DB-Neubauloks wie 112311 verdrängen letzte Altbau-Pioniere wie 117118.

Schlesien verkehren. Zwischen 1928 und 1930 wurden alle Loks abgeliefert. Die E17 beruhte auf den Erfahrungen, die man zuvor mit der Baureihe E21 gemacht hatte, die 1926 in Betrieb ging. Im Vergleich zu dieser Loktype (siehe Kasten) erhielten die E17 jedoch ein symmetrisches Fahrwerk und der Transformator wurde in Fahrzeugmitte angesiedelt, was sich im Betrieb noch rächen sollte.

Die ersten beiden Loks E17113 und 114 mussten sich sogleich auf den schlesischen Mittelgebirgsstrecken beweisen. Die Erwartungen waren hoch, die Ernüchterung ebenso: Die Kennlinie der schnelllaufenden Zwillingsmotoren zeigte ein enormes Beschleunigungsvermögen. Für den Einsatz auf Gebirgsstrecken wie etwa zwischen Breslau und Görlitz hätte die Lok optimal sein müssen. Dennoch gab es erhebliche Probleme mit den sechspoligen Doppelmotoren. Der Verschleiß an Kohlebürsten erreichte völlig unwirtschaftliche Ausmaße. Einbrennungen erforderten häufiges Abdrehen der Kollektoren. Mit verschiedensten Maßnahmen versuchte man, dem Problem beizukommen. Erst der Einbau der so genannten Berchtenbreiter-Bürste senkte bei den süddeutschen Maschinen das Bürstenfeuer auf ein erträgliches Maß. Bei den schlesischen Maschinen baute man zur Feldwicklung parallelgeschaltete Drosseln ein und senkte die Fahrdrahtspannung.

Damit aber nicht genug. Zum nächsten Problemfall geriet der Trockentransformator und seine Belüftung. Nach Erfahrungen mit der E21, die mit ihrer niedrig liegenden Lüftungsgitterreihe viel Staub und Schmutz ins Lokinnere sog, wurden die Lüftungsgitter der E17 unter die Dachkante gesetzt. Das Schmutzproblem war gelöst, aber im Winter gab es bei dieser Baureihe nun plötzlich Komplikationen mit Flugschnee. Eindringende Schneeflocken hatten zum zentral eingebauten Trafo einen vergleichsweise kurzen Weg. Der geringe Gesamtquerschnitt der Lüftungsgitter bewirkte eine hohe Lufteintrittsgeschwindigkeit, und die Eiskristalle schmolzen häufig erst auf dem Transformator. Ein Problem, das in der E21, wo der Trockentransformator am Lokende eingebaut war, in dieser Ausprägung nicht vorkam. Der Weg für die Flocken war länger. Schmelzender Schnee sorgte im Inneren des E17-Trafos für Erd- und Windungsschlüsse. Da wo Primär- und Sekundärwicklung relativ kleine Abstände hatten, kam es zu Durchschlägen von der Primär- in die Sekundärwicklung und gegen geerdete Teile. Mit dem Feuchtigkeitsproblem in Zusammenhang mit dem Trocken-Trafo sollte die Baureihe zeitlebens kämpfen. So mussten E17, wenn sie mehrere Tage abgestellt waren, frühzeitig vor ihrem erneuten Einsatz gut durchgelüftet werden (24 →



Foto: Sammlung Streil

Der Führerstand einer nagelneuen E17, die natürlich im Stehen bedient wurde.

Schwachpunkte: Trockentransformator und Doppelmotoren

Foto: Herbert Stemmler



Die einzige Maschine, die von der DB noch einem größeren Umbau unterzogen wurde, unter anderem für sitzende Bedienung.

Stunden), um angestaute Feuchtigkeit im Transformator zu beseitigen. Dazu liess man mit Schuppenspannung frühzeitig die Transformatorlüfter laufen. Nachdem Anfang der 30er-Jahre einmal gleichzeitig zwölf Maschinen mit Transformatorschäden abgestellt waren, stellte die Arbeitsgemeinschaft zur Untersuchung der wirtschaftlichen Bauarten elektrischer Lokomotiven auf der Strecke Augsburg – Stuttgart (HV 27. I/II 1931 und 1932 E) fest, dass in Zukunft nur noch Loks mit Öltransformatoren beschafft wurden. Gleiches galt auch für die Doppelmotoren, die mit Ausnahme der späteren Siemens-E 19.1 nicht wieder verwendet wurden. Ab 1944 entschloss man sich, endlich das Lüftungs-Problem zumindest teilweise zu beheben. Durch den Einbau der unteren zweiten Lüftungsgitterreihe, die einer Vergößerung der Lufteintrittsfläche um mehr als 100 Prozent entsprach, konnte die Teilchengeschwindigkeit ausreichend verringert werden. Der Flugschnee konnte nun auf dem Weg zum Transformator rechtzeitig abschmelzen und als Wassertropfen zu Boden fallen.

Die ganzen Probleme schlugen sich am Ende in langen Standzeiten, erheblichem Wartungsaufwand und infolgedessen hohen Kosten nieder. „Vier Motoren sind billiger als acht", gibt Werner Streil zu bedenken.

Foto: Wollny

Die Baureihe E 17 war Stammgast in Stuttgart Hbf. Manche wie E 17 114 erhielten einen Neubau-Stromabnehmer der Bauart DBS 54.

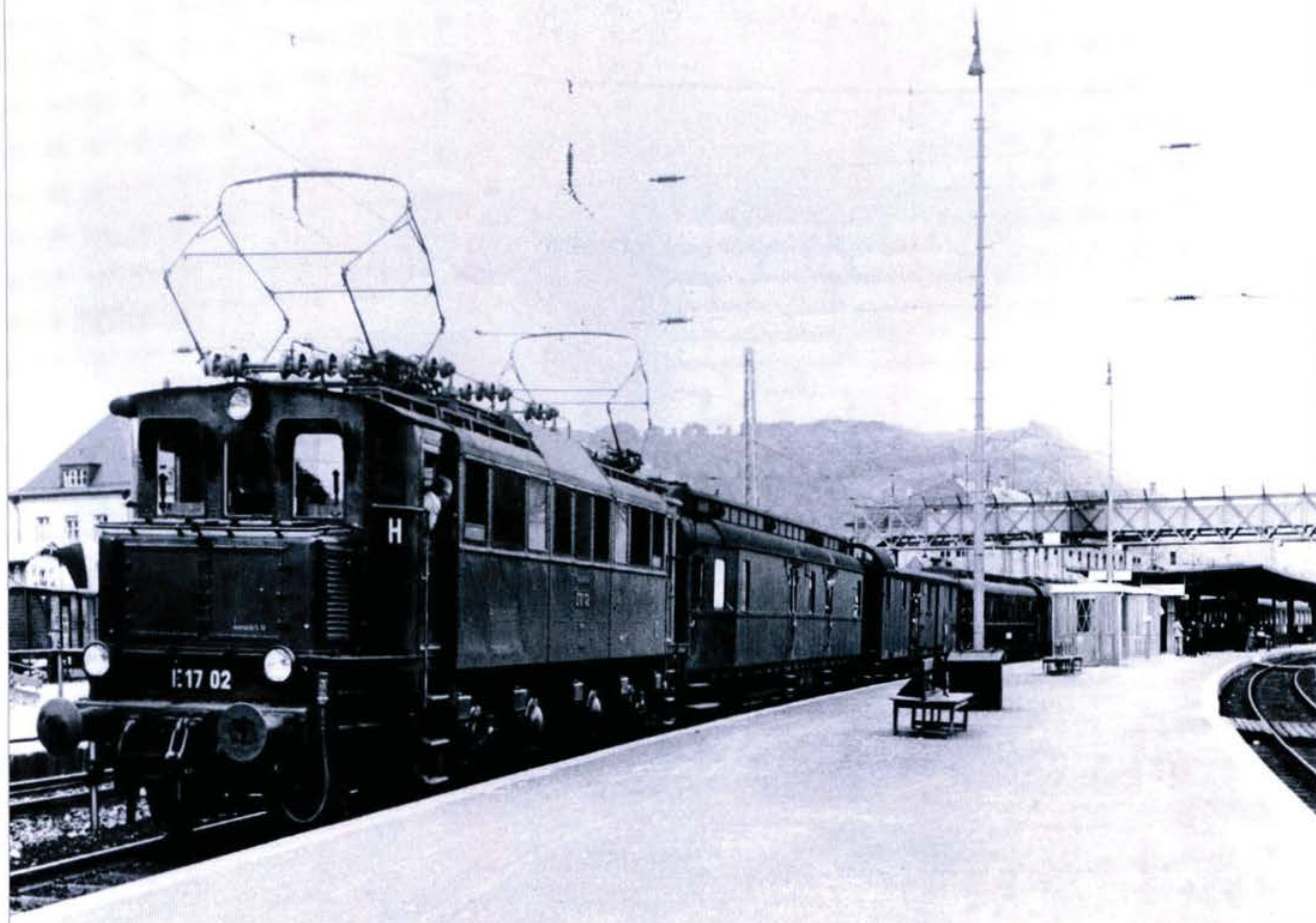


Foto: Sammlung Streil

Anfang der 30er-Jahre, kurz nach Aufnahme des elektrischen Betriebs, wartet E 17 02 in Geislingen auf den Abfahrtsauftrag.

Der Arbeitsaufwand beim Abdrehen von Kollektoren hinge nicht in erster Linie von der Größe ab. Die Instandhaltungskosten (Raw und Bw) pro 1000 Kilometer betrugen bei der E 16 folglich nur 199 Reichsmark und bei der E 17 immerhin 228. Und das zu einem Zeitpunkt, als die Unterhaltungskosten bei der E 17 durch Änderungen noch stiegen, während die E 16 sich bereits im ausgereiften Beharrungszustand befand. Streil erinnert sich an seinen Onkel, Lokführer aus Berufung, der angesichts der Probleme mit der Lok nur stöhnte „Mei, die E 17."

Wie konnte sich aber diese so anfällige Baureihe fünf Jahrzehnte im Betrieb halten? „Man hat mit der E 17 alles machen können", behauptet Streil. Es gab Zugleistungen, für die sie prädestiniert war, wie etwa die Karwendel-Express-Züge von München nach Mittenwald: Der E 17-Leistungspunkt lag günstig, und eine hohe Zugkraft konnte sie auch aufweisen. Auch nach Salzburg hat man gern die E 17 geschickt. „Die Laufeigenschaften waren nicht schlecht, im unteren Geschwindigkeitsbereich wesentlich besser als etwa die der E 18", so Streil.

Aber die Geschichte der Mängel ist an dieser Stelle noch nicht zu Ende: Auch das gradverzahnte Radsatzgetriebe war nicht optimal. Der Unterschied zwischen Ritzel und Großrad (18:92) war groß und die Antriebseinheit machte akustisch auf sich aufmerksam. „Als ich noch in Neuhausen wohnte, hab ich als Bub immer gewusst, dass jetzt der Mittenwalder Zug rausfährt", erinnert sich Streil an den charakteristischen E 17-Getriebesound. „Und immer, wo Geräusche zu hören sind, ist Verschleiß", fügt er noch hinzu.

Das letzte große Problemfeld waren die Bremsen der Lok: Im Anlieferungszustand waren lediglich die vier angetriebenen Radsätze gebremst. „1934: Anhebung der allgemeinen Geschwindigkeit für Schnellzüge auf 120 km/h und Einführung der neuen Bremsdienstvorschrift DV 464. Die hat vorgeschrieben, dass die Bremsgewichte am Fahrzeug angeschrieben werden", erzählt der Experte Streil: „Jetzt hatten wir ein Problem." Das traf aber nicht nur die E 17, sondern auch E 16 und E 04. Elektrisch und lauftechnisch waren die neuen Anforderungen bei den Loks kein Problem, aber bremstechnisch. Während bei der E 16 die erforderlichen Umbauten verhältnismäßig einfach waren, mussten bei der E 17 mit erheblichem Aufwand das Bremsgestänge der Treibradbremse umgebaut sowie neue vergrößerte Bremszylinder und eine nach Fahrtrichtung umschaltbare Laufradbremse eingebaut werden. „Denn ein gleitender, führender Laufradsatz könnte unter Umständen zum Aufsteigen des Spurkranzes führen!", weiß Streil.

26 Lokomotiven kamen nach dem Zweiten Weltkrieg noch zur Bundesbahn und waren zunächst unverzichtbar. Anfang der 60er-Jahre sollte die Baureihe sogar noch einmal grundlegend modernisiert werden, aber nur eine Maschine, E 17110, erfuhr eine Auffrischung, die 1961 im Aw Freimann durchgeführt wurde. Äußerlich war sie an den beiden neuen Stirnfenstern zu erkennen. Sie blieb am Ende ein Unikat. Das Modernisierungsprogramm wurde gestoppt.

1962 wurde von der DB eine Neuberechnung der Bremsgewichte vorgenommen, die ei- →

Innere Werte

	E 16	E 17	E 04
Läufergewicht (kg)	2430	1060	1680
Drehzahl bei 120 km/h	1050	2050	1200
Gesamtmasse der Motorläufer	9720	8480	5040
Lokgewicht	110	112	94
angeschriebenes Bremsgewicht P	98	97	90
angeschriebenes Bremsgewicht G	79	80	68
Bremshundertstel in P	89	87	95

DIE E 17 BEI DER DR

Nach dem Zweiten Weltkrieg fielen insgesamt fünf Maschinen in die Hände der Sowjets, die sie kurze Zeit später in die UdSSR abtransportierten. Lediglich die beiden Maschinen E 17123 und 124 kehrten Anfang der 50er-Jahre wieder zurück. Mehrere Jahre standen die Maschinen ungenutzt in Magdeburg, bevor sich die DR 1957 entschloss, die beiden Fahrzeuge mit erheblichen Kosten wiederaufzuarbeiten. Dabei wurde E 17124 zur Nummer 123 und umgekehrt. Die neue E 17123 hatte im Mai 1960 einen schweren Frontalunfall, wurde aber trotz Totalschadens nochmals mit Teilen der nach dem Krieg in Dessau zurückgebliebenen und ausgeschlachteten E 17101 aufgebaut. Richtig glücklich war man bei der DR mit den beiden Maschinen jedoch nie. Mehrere kleinere und größere Schäden und zum Schluss erneut der Problem-Trafo sorgten für häufige Raw-Aufenthalte und zuletzt für die Ausmusterung. E 17123verabschiedete sich bereits 1962, E 17124 folgte ein Jahr später.

Foto: Sammlung Mehnert



Im Grunde hätte die DR die beiden E 17 benötigt. Aber der Aufwand, den die beiden Loks machten, war wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen.

E17122 unter dem Netz der Augsburger Spinne. Diese war so straff, dass mehrmals die Schleifleisten des SBS9/54-Stromabnehmers beim Aufbügeln brachen, was dann auch zum Rückbau der Stromabnehmer auf Pantalwippe führte.

Foto: Sammlung Streil



Foto: Herbert Stemmler

Ein schwerer Zehn-Wagen-Zug wäre für die E 17 ein geeigneteres Betätigungsfeld gewesen als dieser Eilzug am 10. Januar 1973.

Die Vorkriegsparadeleistung der E 17 war der Karwendel-Express.



Foto: Josef Streil



ne erhebliche Verschärfung darstellte. Streil: „Man kam zu dem Ergebnis, dass man das Bremsgewicht der E 17 zurücknehmen muss. In P waren es jetzt nur noch 97 Tonnen und in G 80 Tonnen." Das heißt, in Stellung P hat die Lok nur 86 Bremshundertstel. Um Bremswegverlängerungen bei Lz-Fahrten vorzubeugen, hat man bei der E 17, aber auch der E 04 und der E 16 die Höchstgeschwindigkeit generell auf 90 km/h begrenzt. Aber auch dann war bei Mangelprozenten die Höchstgeschwindigkeit noch nach unten zu korrigieren. „Die Bremse wurde jetzt bei der E 17, als die Züge immer leichter wurden, wirklich zum Problem. Vier B4n-Wagen (Silberlinge) – das ist mit ungefähr 360 Sitzplätzen ein ausgewachsener Personenzug. Besetzt wiegt der Zug etwa 140 Tonnen. Klotzgebremst ist der Wagenzug mit den Bremshundertsteln ohnehin schon am Limit und dann vorne eine Lokomotive mit Mangelbremshundertsteln." Die Konsequenz war, dass die Lok meist voll mitbremsen musste, was unter anderem zu riesigem Verschleiß an Bremsklötzen und ebenso zu einer immensen Verschmutzung der Lok führte. „Beispiel München – Ulm – München: In München neue Bremsklötze, in Ulm Bremse nachstellen und nach der Rückfahrt in München schon wieder bedarfsweise neue Bremsklötze!", laut Streil. Spätestens jetzt war die E 17 überholt. Und trotzdem dauerte es noch immer mehr als ein Jahrzehnt, bevor die letzte Maschine im Jahr 1980 endgültig abgestellt wurde. In der Fuggerstadt Augsburg befand sich das Auslauf-Bw für die E 17. Alle Loks waren ab 1967 dort beheimatet. 1975 begann die Ausmusterung und schon 1978 ging die letzte Maschine aus dem Plandienst. Erhalten blieben nur E 17 113 der DGEG in Neustadt und E 17 103 im Besitz von DB Museum.

Für eine Baureihe mit so vielen Kinderkrankheiten konnte die Baureihe E 17 dennoch auf ein erstaunlich langes Leben zurückblicken. *Stefan Alkofer*

Anhängelasten (Tonnen) und Unterhaltungskosten verschiedener Altbau-E-Loks

	E 17	E16.1	E 18	E 44	E 75
10 Promille / 45km/h	880	880	830	920	900
10 Promille / 70km/h	875	870	750	685	-
10 Promille / 90km/h	685	670	660	-	-
5 Promille / 100km/h	810	800	990		
Mittenwaldbahn (bis 36 Promille) / 50km/h	220	220	210	265	200
Unterhaltungskosten / 1000km (Bw und Raw 1938)	228	199[1.]	140,3[2.]	227,8	330

1. Kosten der schon in Beharrung befindlichen E16 01 bis 17
2. Noch keine HU angefallen

Plandampf im Frühjahr 1992 mit 41 1231, die in Halberstadt mit E 843 auf Ausfahrt wartet.



Zwischen Magdeburg und dem Unterharz liegt Staßfurt.

Eisenbahnfreunde in Staßfurt schlossen seit 1987 mit dem Erhalt von Dampflokomotiven und Betriebsanlagen fast nahtlos an die letzten Dampfbetriebstage der DR an.

Dampftradition im Harzvorland



Foto: M. Schulze

Obwohl im Frühjahr 1988 noch ein gutes Dutzend Dampfloks der Baureihen 50.35 und 52.80 bei der DR planmäßig im Einsatz war, stand das Ende absehbar bevor. Die meisten Dampfloks heizten Lokschuppen oder sorgten für warmes Duschwasser. So geschah es auch in der Einsatzstelle (Est) Staßfurt des Bahnbetriebswerkes Güsten. Hier schickte der Lokleiter am 10. November 1987 die letzte 41 auf die Strecke. Wenige Monate später verdingten sich noch vier Loks, 44663, 441569, 503564 und 503580, als Heizloks. Auf Gleis 24 stand 411231, die im Reichsbahnausbesserungswerk Meiningen noch eine Zwischenuntersuchung erhielt. Die Eisenbahner wachten mit Argusaugen darüber, dass diese 41 nicht ebenfalls als Dampfspender verheizt wurde, denn sie war die heimliche Traditionslok der Est Staßfurt.

Findigen Mitarbeitern des Bw Güsten gelang es schließlich, die 411231 noch einmal im Betriebsdienst einzusetzen. Für Garantiefahrten wählte man ein Personenzugpaar Schönebeck-Salzelmen – Sangerhausen aus. Komplettiert wurde der Lokumlauf mit einem Personenzug nach Aschersleben und von dort mit einem Nahgüterzug zurück nach Güsten. Gut einen Monat dauerte diese seit dem 11. April 1988 stattfindende Abschiedsgala, bis die Lok am 8. Mai auf ihre offiziell letzte Fahrt ging.

Damit war endgültig der Grundstein für ein Traditions-Bw gelegt. Schon seit Februar 1987 kümmerten sich die Staßfurter Eisenbahnfreunde um die 651049, der einige Monate darauf die 01005 folgte, beide eingestuft als historische Triebfahrzeuge bei der Reichsbahndirektion Magdeburg. Und nach der 411231 putzten die Eisenbahner die 441569 zu einem echten Schmuckstück heraus.

Im Sommer 1989 organisierten das Bw Güsten und die Rbd Magdeburg das erste Dampflokfest in Staßfurt. Am 24. Juni begrüßten 41185, 411231, 441569 und 651049 mit einem langgezogenen Pfiff die Besucher. Neben den angeheizten →

Auswahl: Fahrzeuge des Traditions-Bw Staßfurt

Betriebsfähige Dampfloks:
411231-4, 441486-8, 503695-9, 528184-5

Abgestellte Dampfloks:
441182-3, 442663-1

Dampfloks anderer Eigentümer:
01 005; 50.35: 3556, 3606, 3618, 3700; 52.80: 8137, 8150, 8161, 8189

Dieselloks:
Kleinloks Kö 4617, Kö 4755
118586-7, B'B' Ex-V180 DR
120366-0, Ex-V200 DR

Triebwagen:
VT 135 Ex-DR 186257,
ORT der DR

E-Lok:
E 04 07

Weitere Fahrzeuge:
Ex-DDR-Werkloks ähnlich DR-V10B und V18B (je1), V22 B (5) 2x V60, Ex-Werkloks

Wagen:
- Zug aus 4-achsigen DR-Rekowagen Bghw/Bdghws
- Speisewagen Städte-Express (in Aufarbeitung)
- Behelfsschlafwagen MC4i-44



Foto: D. Endisch

Zu den bei Plandampf verkehrenden Maschinen gehört 528184, die im März 2001 im Bw gedreht wird.


Blick auf den Rundschuppen, rechts im Bild die in Staßfurt hinterstellte 01005, älteste noch erhaltene Einheits-Schnellzugdampflok.

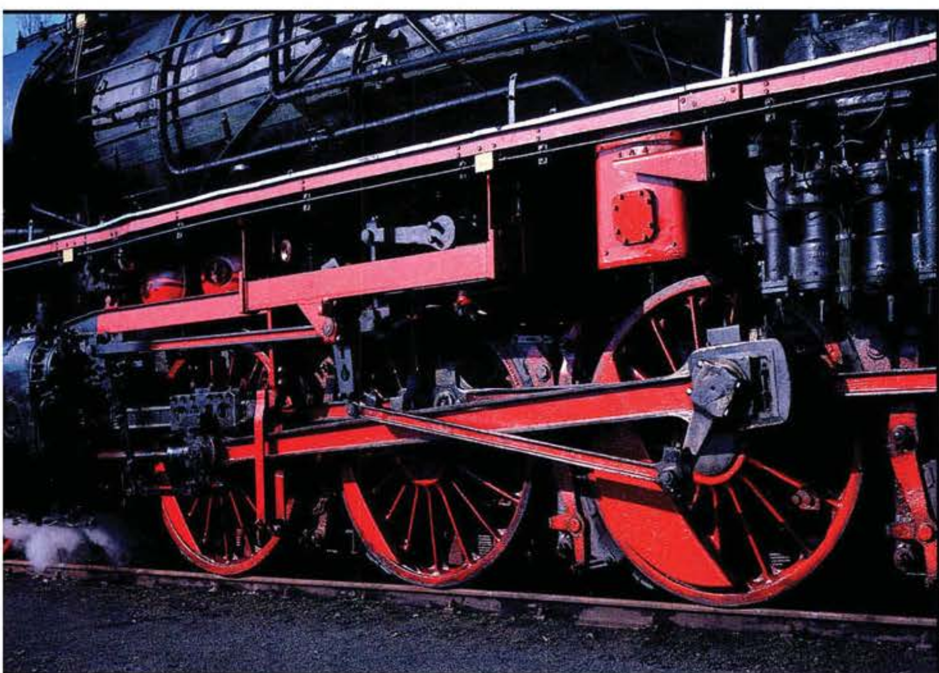
Maschinen bereicherten 01005, 503580 und 956676 „Mammut" sowie weitere Lokomotiven das Fahrzeugangebot. Nur wenig beeindruckt von den Wendeereignissen wurde die Tradition 1990 fortgesetzt und konnten neue Fahrzeuge auf dem zweiten Dampflokfest bestaunt werden.

Am 30. Oktober 1990 gründeten engagierte Eisenbahner den Verein Eisenbahnfreunde

Mit der heimlichen Traditionslok 411231 fing es 1988 an

Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt e.V. Sie wollten das von 1899 bis 1902 gebaute Bw als Eisenbahnmuseum erhalten. Nach der Schließung der Est als Betriebsstätte im September 1992 mietete der Verein zunächst das Areal an, bevor es im Februar 1994 übernommen wurde. Im Dezember 1993 wurden Kaufverträge für die Dampfloks 411231, 441486 und 503695 geschlossen, die fortan den Grundstock der Fahrzeugsammlung bildeten. Neben der Instandsetzung der Gebäude und Gleisanlagen wurden weitere Fahrzeuge aufgearbeitet. So steht heute auch 528184 wieder als Zuglok zur Verfügung.

Neben den Dampflokfesten mit ihrer guten Tradition finden auch Sonder- und Fotofahrten für Eisenbahnbegeisterte statt. In Staßfurt besteht die Gelegenheit, den gesamten Ablauf in einem Dampflok-Bw nachzuempfinden. Im Anschluss daran kann man sich im Städteexpress-Speisewagen stärken. Für ihn ist die lauffähige Aufarbeitung vorgesehen. Nicht zuletzt bieten die benachbarten Bahnknoten und -strecken auch für einen längeren Aufenthalt im nordöstlichen Harzvorland vieles zum Entdecken. Güsten, Sandersleben und Aschersleben lassen noch heute einstige Bedeutung erahnen. In Klostermansfeld starten die meterspurigen Mansfelder Bergwerksbahnen, und für einen gemütlichen Tagesabschluss wäre eine Tour mit dem Wipperliesche nach Wippra gewiss eine Empfehlung. *Dirk Endisch/hb*


Bestens gepflegt zeigt sich das Triebwerk der 411231. Die Maschine gehörte schon zum Bestand des Bw Güsten, Est Staßfurt.

Fotos (2): D. Endisch

Mehr?

Das Traditions-Bw Staßfurt öffnet jeden 1. und 3. Samstag im Monat von 10 bis 16 Uhr. Bitte beachten Sie auch die Terminseiten 88/89 und den Internet-Tipp auf Seite 95.



Nr. 1



Nr. 2



Nr. 3



Nr. 4



Nr. 5



Nr. 6



Nr. 7

Modell Eisen Bahner

Haben Sie schon alle Exemplare der ModellbahnSCHULE?

Neu! nur € 9,80

► Was passt wozu? Dem spannenden Thema der Epocheneinteilung widmet sich die brandneue Ausgabe. Und einmal mehr stehen in exzellenten Fotos, herrlichen Dioramen, exakten Zeichnungen und anschaulich geschriebenen Beiträgen namhafte Fachleute dem Modellbahner mit Rat und Tat zur Seite.

► Ob kleine Feierabendbastelei oder Tipps für den Modellbahnprofi: Wer seiner Modellbahnanlage wirklich zeittypisches Flair einhauchen will, der muss das Heft 8 einfach in seiner Bibliothek haben!

► Aktuelle Trends und herausragende Produktentwicklungen werden ebenso berücksichtigt wie die unverzichtbaren Marktübersichten. Die Modellbahn-Schule macht Schluss mit dem Informationswirrwarr und auch das aktuelle Heft zu einem dauerhaften Wegbegleiter.

► Die Modellbahn-Schule setzt neue Maßstäbe. Zögern Sie daher nicht, rechtzeitig mit von der Partie zu sein!



Nr. 8

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:
MEB-Verlag GmbH, Bestell-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Bestellkarte für ModellbahnSCHULE

M05/03

Bitte liefern Sie mir das Heft/die Hefte Modellbahn-Schule zum Einzelpreis von € 9,80 inklusive Porto und Verpackung.

Bei Bestellung von mehr als einem Heft bitte Anzahl angeben:

✗ Bitte ankreuzen

☐ Heft 1 ______ Anzahl
☐ Heft 2 ______ Anzahl
☐ Heft 3 ______ Anzahl
☐ Heft 4 ______ Anzahl
☐ Heft 5 ______ Anzahl
☐ Heft 6 ______ Anzahl
☐ Heft 7 ______ Anzahl
☐ Heft 8 ______ Anzahl

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch)

Bankleitzahl

Bankinstitut: ______

☐ Bargeld liegt bei

☐ Scheck liegt bei

Datum

Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Wer Wilkau-Haßlau hört, denkt meist an die Schmalspurbahn nach Kirchberg. Auch nach deren Einstellung 1973 hatte der normalspurige Teil des Bahnhofs seine Reize.

Nicht nur auf schmaler Spur



Im April 2001 sind 50 1380 und 52 8154 bei Schulungsfahrten unterwegs. Vorn links entsteht ein neuer ortsnaher Haltepunkt.

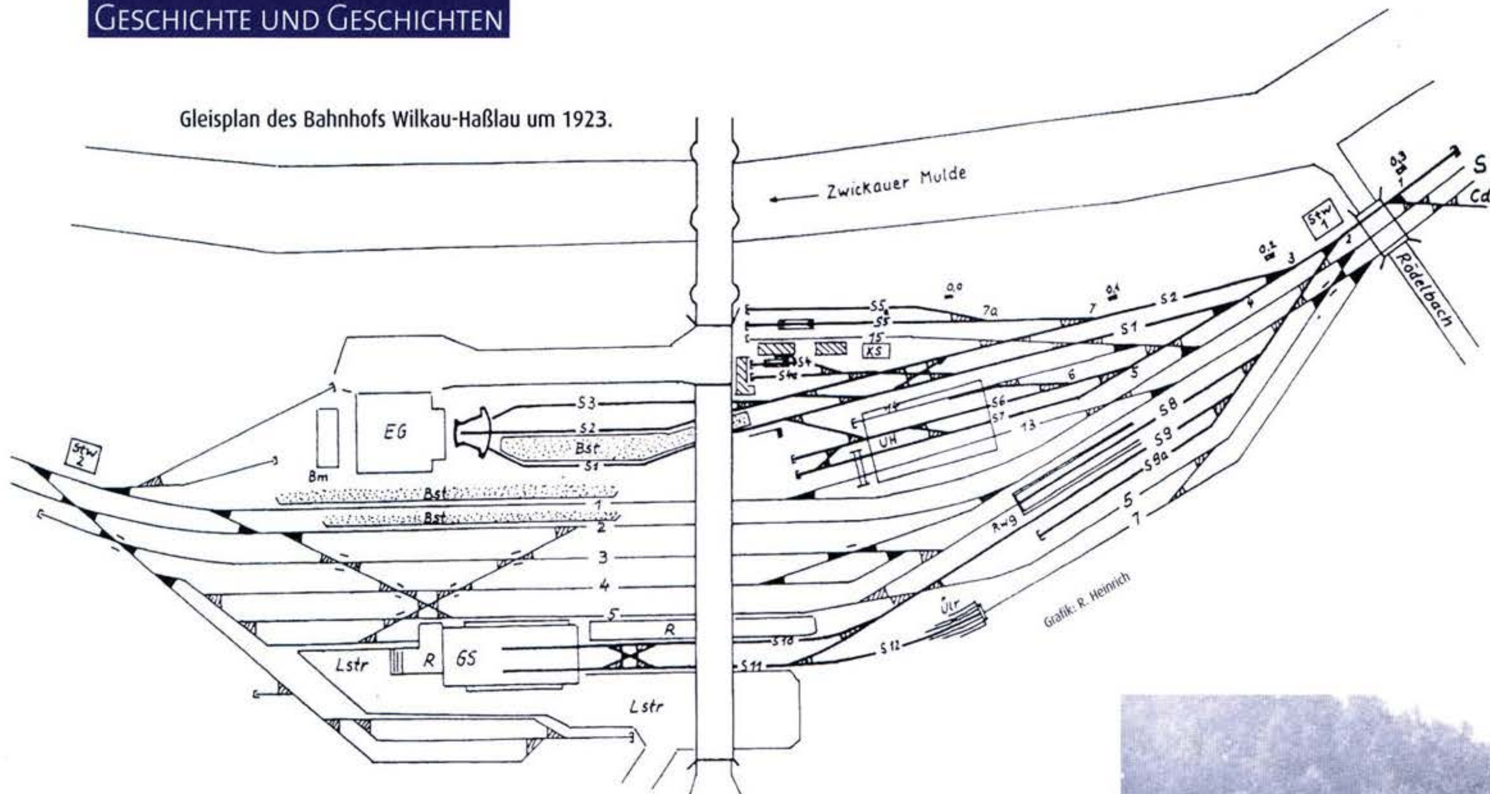


Volldampf voraus hieß es noch am 9. Mai 1973 für 99 1594, die den P 2122 pünktlich nach Kirchberg bringt.

Bei Eisenbahnfreunden in Ost und West gleich gut bekannt ist der Bahnhof Wilkau-Haßlau, am Eingang zum Erzgebirge und im Tal der Zwickauer Mulde gelegen. Eine Straßenbrücke über dem Gleisfeld bietet beste Beobachtungspunkte auf das Betriebsgeschehen. Oder soll man sagen: Bot? Zwar verlor der Bahnhof mit der Einstellung der Schmalspurbahn nach Kirchberg im Frühjahr 1973 eine wesentliche Attraktion. Richtig bergab mit einem abwechslungsreichen Betrieb ging es jedoch erst in den Jahren nach 1990.

Begonnen hatte das Bahnzeitalter hier im Jahre 1858, als am 11. Mai die obererzgebirgische Eisenbahn von Zwickau über Aue nach Schwarzenberg in Betrieb ging. Erst zehn Jahre später erhielt der damalige Ort Wilkau einen eigenen Haltepunkt, der 1870 zur Güterstation erweitert wurde. Den entscheidenden Schritt zur Entwicklung des Bahnhofs Wilkau tat die Königlich Sächsische Staatseisenbahn am 17. Oktober 1881: Die erste Schmalspurbahn im Königreich von Wilkau nach Kirchberg wurde eröffnet. In drei folgenden Bauabschnitten bis zum Jahre 1897 wurde sie mit 41,9 Kilometern zur längsten und auch einer der schönsten Bahnen der 750-Millimeter-Spur. Wilkau wurde Spurwechselbahnhof, und ab April 1914 wurde der Güterverkehr mit Rollfahrzeugen durchgeführt.

Trotz zweigleisigen Ausbaus von Wilkau nach Zwickau genügten die Bahnanlagen den Anforderungen bald nicht mehr. So wurde in den Jahren 1893 bis 1895 der Bahnhof grundlegend umgebaut. In dieser Ausdehnung ist →



Gleisplan des Bahnhofs Wilkau-Haßlau um 1923.

der Bahnhof Wilkau-Haßlau noch erkennbar erhalten, trotz Einstellung des Schmalspurbetriebes und zahlreicher Gleisvereinfachungen. Der bis dahin bestehende Straßenübergang wurde durch eine Brücke in Gitterträgerkonstruktion ersetzt. Sie musste 1974 abgetragen werden, und seit 1976 steht das heute noch vorhandene Bauwerk.

Eine Besonderheit der Schmalspuranlagen bildete eine Segmentdrehscheibe, die zum Umsetzen der Lokomotiven im Bahnsteigbereich benutzt wurde. Leider wurde sie 1974 verschrottet und damit die Chance vertan, zusammen mit einer Denkmallokomotive an die erste sächsische Schmalspurbahn zu erinnern.

Auf dem Südkopf des Bahnhofs wurde 1933 eine Wagenwerkstatt eingerichtet, in der bis 1973 alle Schmalspurwagen der Carlsfelder Strecke unterhalten wurden. Das waren zeitweise 220 Güterwagen, 40 Rollfahrzeuge, 30 Reisezug- und zehn Gepäckwagen. Im Jahre 1935 erfolgte nach der Eingemeindung von Haßlau die Umbenennung des Bahnhofs in seinen →



Schmalspurloks wurden mit dieser Segmentdrehscheibe umgesetzt, die es leider nicht mehr gibt.



Dampfloks der Baureihe 50.35 fuhren bis in die 80er-Jahre ins Erzgebirge



Nahezu stündlich fuhren noch 1984 Züge mit Dampftraktion auf der Strecke Zwickau – Aue – Schwarzenberg, wie hier ein Nahgüterzug im Juli mit 503548.

Solch` ein Gewimmel möcht` ich seh`n: Der Bahnhof Wilkau-Haßlau am 2. Juni 1973, dem letzten Betriebstag der Schmalspurbahn nach Kirchberg.



Mitte der 90er-Jahre prägten die Triebwagen 628.4-6 das Bild im Muldental. Hier fuhr 628583 im August 1996 nach Zwickau.

Der Uranerzabbau ist heute Geschichte. Am 3. Mai 1990 bringt die Wismut-V200507 einen Leerzug nach Hartenstein.

In Spitzenzeiten waren in Wilkau-Haßlau 125 Eisenbahner im Dienst

noch heute aktuellen Namen Wilkau-Haßlau. In der Wagenwerkstatt wurden nach dem Ende der Schmalspur Güterwagen repariert, darunter auch jene Autotransportwagen, mit denen der legendäre Trabant vom Sachsenring-Werk in Zwickau abgefahren wurde.

Eine der größten Menschenansammlungen haben Bahnhof und Stadt Wilkau-Haßlau wohl am 2. Juni 1973 erlebt, als mit Ablauf des Winterfahrplanabschnittes der Betrieb auf der ältesten sächsischen Schmalspurbahn eingestellt wurde. Zum Ende hin fuhr sie allerdings nur noch auf dem knapp sieben Kilometer langen Abschnitt bis Kirchberg. Der bedeutsame Rest fiel schon in den Jahren zuvor schrittweise dem Verkehrsträgerwechsel, also dem Einsatz von Linienbussen, zum Opfer.

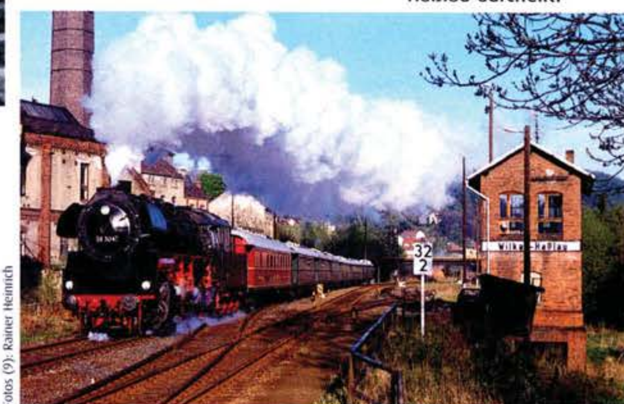
Fahrzeugeinsatz und Betriebsgeschehen boten auch im normalspurigen Teil interessante Motive. Auf der Zwickauer Strecke fuhren Dampfloks der Baureihen 58 und 86 bis 1976, und ein Highlight war sicher die D-Zug-Bespannung mit einer 86. Die BR 50 war sogar noch bis in die 80er-Jahre hinein zu sehen. Und Mitte der 70er-Jahre war Wilkau-Haßlau Zugsammelbahnhof für leere Zementwagen der westsächsischen Region. Täglich fuhr ein Uce-Ganzzug über Gera – Zeitz nach Naumburg, bespannt mit einer 41 oder V200.

In der Dieselära kam es besonders nach 1990 zum mehrfachen Wechsel der Lokbauarten, nach dem die Strecke ein festes Refugium der 110 und 118 war. Am 28. Mai 1994 zog mit 228776 die letzte V180 einen Güterzug durch den Bahnhof Wilkau-Haßlau nach Aue. Nicht einmal drei Jahre dauerte die Bespannung der Reisezüge mit der Baureihe 119/219: Sie musste Ende 1994 Triebwagen der BR 628 weichen. Im Mai 2000 schließlich begann der Einsatz der neuen BR 642, auch Regiosprinter 2 genannt. Und natürlich müssen die Uranerz-Züge erwähnt werden, die 44 Jahre lang im Auftrag der Sowjetisch-Deutschen Aktiengesellschaft (SDAG) Wismut unterwegs waren. Erst am 18. Dezember 1991 verkehrte der letzte Zug von Hartenstein nach Seelingstädt.

Das Rangiergeschäft wiederum war seit 1934 eine Domäne der Kö-Kleinloks. Erst zum Sommerfahrplan 1991 übernahmen Zwickauer 106 (heute 346) die Verschiebearbeiten. Die letzte Wilkauer Kö 100537-0 ist heute betriebsfähig im Museumslokschuppen des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde in Schwarzenberg erhalten. Die Übergabezüge nach Zwickau wurden bis 1968 von der 94.20 (sä XIHT) bespannt, der die V60 in der ursprünglichen Ausführung mit schmalem Führerhaus folgte. Seit 1993 hat das damalige Betriebswerk, der heutige Betriebshof Zwi-



Die Schmalspurbahn musste die zweigleisige Hauptstrecke kreuzen, ehe sie nach Kirchberg abbog. Man beachte die Stahlschwellen im Hauptgleis, Mai 1973.



Heutzutage fahren auch Sonderzüge durchs Tal der Mulde, so im Mai 1997, als 58 3047 mit dem Zwickauer Traditionszug Wilkau-Haßlau durcheilt.

Fotos (9): Rainer Heinrich

ckau Dieselloks der BR 298 für diese Dienste im Einsatz.

Wilkau-Haßlau, das war auch Einsatzstelle von 125 Eisenbahnern zu Spitzenzeiten in den 80er-Jahren. Zur Dienststelle gehörten die benachbarten Bahnhöfe Fährbrücke und Wiesenburg, der Haltepunkt Cainsdorf und zwei Schrankenposten. Über 100 Zugfahrten passierten täglich den Bahnhof. Der Zugbegleitbahnhof stellte 20 Zugführer, die nicht nur auf der Stammstrecke, sondern bis Plauen, Leipzig, Berlin und Wolgast im Einsatz waren. Wegen dieser Bedeutung wurden 1983/84 Lichtsignale installiert, und die Deutsche Reichsbahn erwog noch 1990 die Elektrifizierung der Strecke, und zwar bis Markersbach!

Abwärts ging es zunächst mit der Angliederung an die Hauptdienststelle Zwickau Hbf., verbunden mit der Umsetzung und Reduzierung des Personals. Mit dem Einzug der DB AG als neuer Hausherrin wurde es ruhig um diesen Vorortbahnhof. Eine Aufsicht hatte am 31. August 1994 den letzten Zug abfahren lassen. Am 1. Februar 1996 wurde die Fahrkartenausgabe geschlossen und damit das Empfangsgebäude praktisch leergezogen. Seit 1997 steht der ziegelrote Klinkerbau zum Verkauf - und verkommt. Neben den Regionalbahnen 628 und 642 fährt noch eine Kohlenübergabe Zwickau – Fährbrücke den Bahnhof Wilkau-Haßlau an, einmal am Tag. Nicht zuletzt schlug auch hier die Rationalisierungsmaßnahme RZ 2000 zu.

Noch steht der Bahnhof, geht von den Anlagen ein morbider Charme aus. Sie werden umrahmt von den Industriebrachen der Stadtkulisse. Fotomotive finden sich immer noch, für Plandampfzüge und Sonderfahrten bieten sich Strecke und Bahnhof geradezu an. Und über die Gleisanlagen spannt sich eine Straßenbrücke, die beste Beobachtungspunkte bietet.

Rainer Heinrich/hb

UNSERE ABOS:

Preisvorteil von 24 %

KLEINES Jahres-Abo:

12 Hefte + 1 Sonderheft

nur € 39,40

GROSSES Jahres-Abo:

12 Hefte + 3 Sonderhefte

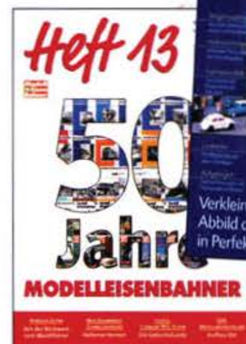
nur € 54,30

Ihre Vorteile, wenn Sie den MODELLEISENBAHNER jetzt abonnieren:

- Der MODELLEISENBAHNER wird Ihnen jeden Monat druckfrisch per Post zugestellt.



- Sie bezahlen nur € 2,66 pro Heft (*Heft 13* € 7,48 statt € 9,80) im kleinen Abo gegenüber € 3,50 Einzelverkauf.
- Das Lexikon „Erfinder und Erfindungen" oder das Video „Anlagen-Meisterwerke" erhalten Sie als Dankeschön.
- Sie bekommen zusätzlich jedes Jahr ein Spezial-Heft. Dieses erhalten Sie immer mit dem Januar-Heft.







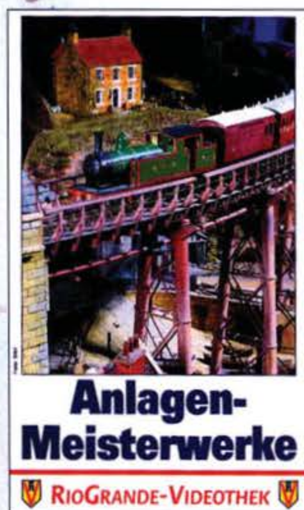
- Zusätzlich zum kleinen Abo erhalten Sie zwei weitere Sonderhefte Modellbahn-**SCHULE** und sparen nochmals € 4,70.
- Die Sonderhefte bekommen Sie in umweltverträglicher Verpackung in Ihren Briefkasten.
- Auf Wunsch können Sie bei Bankabbuchung Ihr Abo in vierteljährlichen Raten in Höhe von nur € 13,58 bezahlen.

Wählen Sie ein Abo-Geschenk!

entweder...

VIDEO „Anlagen-Meisterwerke"

Sie sind eine Augenweide für alle Altersklassen: Fein detaillierte Modellbahnanlagen, die mit realistischem Fahrbetrieb die große Eisenbahn in allen Epochen kunstvoll nachbilden. Das Video entführt Sie in die heile Welt von 15 meisterhaft gestalteten Anlagen.



oder...

LEXIKON „Erfinder und Erfindungen"

Das berühmte Lexikon „Erfinder und Erfindungen" – ein 380 Seiten starker Nachdruck des längst vergriffenen Standardwerks.
Von A wie „Abdampfstrahlpumpe" bis Z wie „Zweisystemlokomotive".



Widerrufsrecht: Sie können die Vereinbarung innerhalb einer Woche beim MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Die Frist endet 1 Woche nach Eingang dieser Karte. Das Begrüßungsgeschenk dürfen Sie in jedem Fall behalten.

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Unsere Abos

Kleines Jahres-Abo: 12 Hefte + 1 Sonderheft nur € 39,40
Großes Jahres-Abo: 12 Hefte + 3 Sonderhefte nur € 54,30

05/03

Ja, ich bestelle den MODELLEISENBAHNER ab der ☐ aktuellen Ausgabe ☐ ab Heft ..../2003 für zunächst ein Jahr zum Jahrespreis von z. Zt. € 39,40 bzw. € 54,30. Die Preise für Schweiz, EU und übriges Ausland stehen im Impressum des aktuellen Hefts. Alle Versandkosten übernimmt der Verlag.

Als Begrüßungsgeschenk schicken Sie mir bitte
☐ **das Lexikon „Erfinder und Erfindungen"**
☐ **das Video „Anlagen-Meisterwerke"**
Ich erkläre, dass ich den MODELLEISENBAHNER im letzten halben Jahr nicht abonniert hatte.

Bitte liefern Sie mir ein
☐ Kleines Abo
☐ **Großes Abo**

☐ Das Abonnement ist zum Verschenken. Deshalb gebe ich meine und die Geschenkadresse an.

Geburtsdatum

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr. Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Ich verschenke ein MODELLEISENBAHNER-Abonnement an folgende Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ **Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten.** Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der Beendigung des Abonnements.

☐ **jährlich** ☐ **1/4-jährlich** **(nur bei Abbuchung des Großen Abos)**

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) **Bankleitzahl**

Bankinstitut

☐ **Durch Überweisung nach Erhalt der Jahresrechnung. Bitte keine Vorauszahlung! Unbedingt Rechnung abwarten!**

Abo-Nr. (Wird vom Verlag ausgefüllt):

Datum, 1. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Widerrufsrecht: Diesen Auftrag kann ich innerhalb 1 Woche nach Eingang dieser Karte beim MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag GmbH, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt. Ich bestätige dies mit meiner 2. Unterschrift. Das Abonnement verlängert sich nur dann um ein Jahr, wenn es nicht 6 Wochen vor Ablauf gekündigt wird.

Datum, 2. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Kleinbahn-Betriebswerk

Klaus Kieper, Walter Bauchspies: Franzburger Kreisbahnen. Verlag Ingrid Zeunert, Gifhorn 2002. ISBN 3-924335-25-5, 160 Seiten, 56 Farb-, 125 Sw-Fotos, 118 Zeichnungen. Preis: 23 Euro.



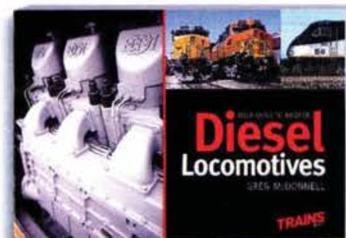
■ Ein sorgfältig gebundenes Buch in der Hand zu halten, ist an sich schon ein Vergnügen. Wenn dann noch Inhalt und Stil zufriedenstellen, steht dem Lesevergnügen nichts mehr im Wege. Zumal die Qualität der Abbildungen und die auch für Modellbauer aufschlussreichen Risszeichnungen gehobenen Ansprüchen genügen. Manchen mag das Format eines Teils der Abbildungen stören, doch ist dies dem löblichen Bemühen um möglichst lückenlose Dokumentation aller Aspekte der meterspurigen Kleinbahn geschuldet. Der 1895 eröffnete, 1971 eingestellte Betrieb auf der Franzburger Kreisbahnenstrecke Stralsund – Barth – Damgarten war wenig spektakulär, die FKB stand stets im Schatten von Molli und Rasendem Roland. Der Einsatz ehemaliger FKB-Fahrzeuge beim Deutschen Eisenbahn-Verein (DEV) in Bruchhausen-Vilsen hat jedoch vielerorts neues Interesse geweckt. *hc*

• **Fazit: Auch für Modellbahn-Schmalspurfans lohnenswert**

Moderne US-Diesel-Power

Greg McDonnell: Field Guide to Modern Diesel Locomotives. Kalmbach-Verlag, Waukesha, WI (USA) 2002. ISBN 0-89024-607-6, 208 Seiten, 450 Farbfotos. Preis: Etwa 45 Euro.

■ „Moderne Triebfahrzeuge werden sich immer ähnlicher", sagen viele Eisenbahn-Fans. Noch schwieriger als bei deutschen E-Loks gestaltet sich die Differenzierung bei amerikanischen Dieselloks. Darum widmet sich Greg McDonnell den Zugpferden von General Electric (GE), der Electro-Motive Division (EMD) und den Umbauloks von Wabtec. Dabei schließt das Buch chronologisch an Louis Marres „Diesel Locomotives. The first 50 Years" an, weshalb der GE-Teil bei der C30-7 von 1976, der EMD-Teil aber bereits mit der SW1000 von 1966 beginnt. Im Gegensatz zu Marres Buch enthält der Field Guide Farbaufnahmen, zudem von sehr guter Qualität. Neben der Beschreibung der Baureihen findet man auch knappe technische Daten. Hilfreich für Modellbahner ist die Auflistung wesentlicher Unterscheidungsmerkmale innerhalb der Baureihen. Ein gutes Englisch-Deutsch-Fachwörterbuch sollte zur Hand sein. *yo*



• **Fazit: Pflichtlektüre für alle Freunde moderner US-Dieselloks**



AUSSERDEM ERSCHIENEN

Meterspur-Dokument

Locomotiv-Fabrik Krauss & Co. (Hrsgb.): Felda-Bahn im Jahr 1882. Reprint der ersten Ausgabe München 1882, Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza 2002. ISBN 3-936030-67-7, 112 Seiten, 78 Sw-Zeichnungen, Preis: Euro 12,80.

Ein hochinteressantes Zeitzeugnis, das die Münchner Lokschmiede Krauss seinerzeit als Erbauer und Betriebspächter der meterspurigen Felda-Bahn herausgab, verfasst vom Firmenchef persönlich. Die Sekundärbahn verband Salzungen mit Kaltennordheim und führte über Dorndorf mit Abzweig nach Vacha.

Lockende Lok-Rufe

Botho G. Wagner: Spielzeug- und Modelleisenbahnen. Heyne-Verlag, München 2000. ISBN 3-453-17868-8, 258 Seiten, über 200 meist Farbabbildungen, Preis: Euro 27,00.

Auch der Heyne-Verlag hat mittlerweile entdeckt, dass der Faszination der Eisenbahn-Miniaturen nicht nur eine kleine Minderheit erliegt. Autor Wagner, selbst bekannter Sammler, schlägt fachkundig den Bogen von 1890 bis heute.

Einsteigen bitte!

Ulrich Lieb: Digitalisierung auf Modellbahnen. Transpress Verlag, Stuttgart 2002. ISBN 3-613-71137-0, 128 Seiten, 77 Abbildungen. Preis: 16 Euro.



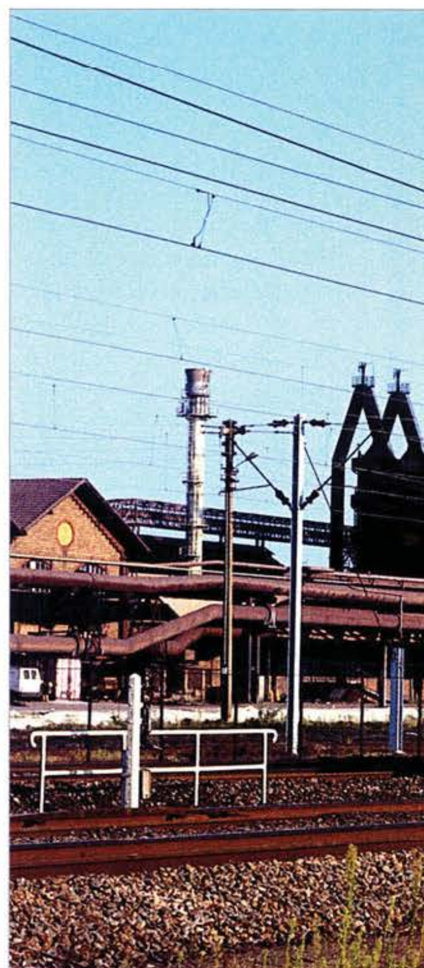
■ Digital oder analog? Das Problem hat sich inzwischen zu einer Kardinalfrage der Modellbahner gemausert. Mit viel Herzblut versucht Ulrich Lieb, Einsteiger oder potentielle Umsteiger von den Vorzügen der digitalen Modellbahnerei zu überzeugen. Ohne Oberlehrerhaftigkeit zeigt er die Möglichkeiten des digitalen Betriebs auf, stellt die verschiedenen erhältlichen Systeme vor und weist auf Probleme hin, die den Umsteiger treffen könnten. Der Autor baut Vorurteile ab, korrigiert Fehlinformationen und übersetzt dem Laien das digitale Fachchinesisch. Seine lebendige Sprache dürfte am Ende wohl so manchen Zögerer mitreißen. Lediglich im Kapitel Selbsteinbau von Decodern, vor allen Dingen in Fahrzeuge ohne Schnittstelle, hätte man sich ausführlichere Bebilderungen gewünscht. *al*

● **Fazit: Mutmachende Hilfe für Einsteiger oder Umsteiger**



Foto: Christian Tietze

Im Mai 1968 treffen sich im Bw Metz Hbf, die Zweifrequenzmaschine 181 104 und BB 13015. Während die DB-Lok nagelneu ist, hat die SNCF-Maschine bereits zwölf Dienstjahre auf dem Buckel.



Im Frühjahr 1998 waren BB 12000-Paraden noch häufiger anzutreffen. In Forbach stehen die drei Maschinen 12143, 12043 und 12048 nebeneinander.



Foto: Timmermann (2)

MIT 50 HERTZEN

Bügeleisen nannten die Franzosen ihre Pioniere des Wechselstrombetriebs. Mit ihnen begann die Elektrifizierung zwischen Lothringen und der Kanalküste.



BB 12088 passiert am 4. September 1991 mit ihrem Kesselwagenzug das inzwischen stillgelegte Hochofenwerk von Uckange nahe Thionville.

1955 ging die 273 Kilometer lange zweigleisige Strecke Thionville (Diedenhofen) – Valenciennes im Nordosten Frankreichs als Teil der für den Montan-Güterverkehr wichtigen Transversale Lothringen – Kanalküste in den elektrischen Betrieb. Es war in Frankreich die erste große Anwendung des Einphasen-Wechselstroms mit einer Frequenz von 50 Hertz (Hz) und einer Spannung von 25000 Volt anstelle des bisher bevorzugten Gleichstroms von 1500 Volt. Bei der Elektrifizierung der hochbelasteten Strecke Paris – Lyon hatten sich inzwischen die technischen und wirtschaftlichen Grenzen der Gleichstromelektrifizierung gezeigt.

Zufällig hatten um 1945/46 französische Besatzungsoffiziere und Eisenbahningenieure die in ihrer Zone gelegene Höllentalbahn Freiburg – Neustadt/Schwarzwald mit dem von der DRG 1936 als Pioniertat eingerichteten 50-Hz-Versuchsbetrieb kennen gelernt und dessen Vorzüge und Weiterentwicklungsmöglichkeiten erkannt. Nach einem in Savoien (Annemasse – Annecy) 1950 installierten Versuchsbetrieb beschloss die SNCF, alle Neuelektrifizierungen mit 50 Hz fortzuführen und das südlich von Paris bestehende Gleichstromnetz nur im unbedingt notwendigen Ausmaß zu ergänzen.

Systemwechsel fordert Experimentierfreudigkeit

Für Valenciennes – Thionville waren auch neue Lokomotiven erforderlich, und so bestellte die SNCF insgesamt 323 E-Loks in vier Baureihen, vorwiegend für schweren Güterzugeinsatz unter Mittelgebirgsbedingungen.

Damals befand sich die SNCF noch im 50-Hz-Experimentierstadium, denn es wurden ganz unterschiedliche Antriebskonzepte umgesetzt: Die Reihen 12000 und 14100 verwendeten Gleichstrom-Fahrmotoren klassischer Bauart, jedoch mit unterschiedlicher Energieumwandlung aus 50-Hz-Wechselstrom.

Die 12000 hatte hierfür erstmalig in Europa so genannte Ignitrons als statische Quecksilberdampf-Gleichrichter, die 14100 verwendete hierzu rotierende Wechselstrom-Gleichstrom-Umformer, deren beträchtliches Gewicht auch die relativ geringe Leistung dieser Reihe erklärt.

Die Reihe 13000 war mit klassischen Einphasen-Wechselstrom-Kommutator-Motoren, adaptiert für 50 Hz, ausgerüstet, wie sie etwa dem technischen Stand der deutschen Höllental-E 244 21 und 22 entsprachen. Die Reihe 14000 dagegen nahm bereits zukünftige Entwicklungen der modernen Drehstrom-Antriebstechnik um 35 Jahre vorweg, allerdings mußte nach damaligem Stand der Technik die Speisung und Steuerung der Drehstrom-Asynchron-Fahrmotoren über recht aufwendige rotierende Umformermaschinen erfolgen.

Alle vier Lokomotivtypen waren sich unabhängig von ihrer Achsenzahl äußerlich sehr ähnlich und ohne Rücksicht auf Ästhetik allein nach technischer Einfachheit und Zweckmäßigkeit konstruiert. Das war angesichts der Liebe der Franzosen zu eleganten Design-Entwürfen wie etwa der CC 7100 (MEB 11/2002) ungewöhnlich. Typisch sind das mittige Führer- →

Foto: Timmermann

Viele Jahre waren sie ein vertrauter Anblick vor schweren Kalkzügen, wie BB 12125 im September 1998 auf der Anschlussbahn bei Pagny-sur-Meuse.

ÄSTHETISCH UMSTRITTEN: BÜGELEISEN, DIE KEINE KROKODILE SEIN WOLLEN



Foto: Alkofer

Im April 2002 stehen fünf Loks im Depot Luxemburg. Aktuell sind noch ein paar Maschinen im Einsatz.

haus mit den langen, überhängenden Stromabnehmer-Traversen und die beidseitig angeordneten langen, niedrigen Vorbauten zur Aufnahme der elektrischen Ausrüstung. Obwohl aufgrund ihres Aussehens manche sie auch als französische Krokodile bezeichnen, sind es die Bügeleisen im eigentlichen technischen Sinne nicht, da sie im Gegensatz zu den gelenkigen deutschen und Schweizer Schwestern einen durchgehenden, tragenden Hauptrahmen haben, der sich auf die zwei Drehgestelle abstützt.

Die beiden vierachsigen Reihen 12000 und 13000 stimmen in allen Hauptabmessungen überein und sind äußerlich mit geringen Abweichungen an Lüftungsgittern praktisch gleich.

In erster Linie die Baureihe BB 12000 sollte im Betriebseinsatz noch eine große Erfolgsgeschichte schreiben. Dank ihrer aus der Schweiz importierten vielstufigen Hochspannungssteuerung und günstiger Zug-

kraft-Kennlinie der über die zugeordneten Ignitrons einzeln gespeisten Gleichstrom-Fahrmotoren konnten sie erstaunlich hohe Zugkräfte zuverlässig entwickeln, sowohl beim Anfahren als auch im Dauerbetrieb vor schweren Zügen auf den für diese Strecke typischen zehn-Promille-Rampen durch die Ardennen. So konnte die zulässige Anhängelast von geplanten 750 auf 1350 Tonnen angehoben werden. Das war zu dieser Zeit spektakulär, und ganze Delegationen von Fachleuten aus Europa und selbst aus Indien reisten an, um auf dem Führerstand, im Messwagen oder neben der Strecke das Traktionswunder zu bestaunen. Besonders die Fachleute der DB gerieten in Erklärungsnotstand, mußten sie doch ihr bewährtes Stromsystem mit 16 $^{2}/_{3}$ Hz gegen internationale Kritik verteidigen. Unbestritten war die fast zeitgleich gelieferte DB-E40 nur für 900 Tonnen Anhängelast auf zehn Promille ausgelegt, konnte diese allerdings mit 65 km/h deutlich schneller bewegen als die BB 12000 mit etwa 45 km/h.

Hier zeigte sich ein wesentlicher Unterschied in der Philosophie von DB und SNCF: Während die DB im Interesse einer hohen Streckenkapazitäts-Ausnutzung im gemischten Betrieb auch Güterzüge möglichst schnell fahren lassen wollte, waren die Franzosen stolz darauf, möglichst schwere Züge langsam über ihre Steigungen kriechen zu lassen, wie etwa die CC 14100 ihre 2200 Tonnen mit nur 30 km/h.

Die Technik der BB 12000 wurde zum Exportschlager und bahnte der einsetzenden raschen Verbreitung des 50-Hz-Wechselstrom-Systems weltweit den Weg. Anstelle der Quecksilberdampf-Gleichrichter kamen ab etwa 1965, übrigens auch nachträglich bei den BB 12000, statische Gleichrichter mit Siliziumzellen zum Einbau. Die BB 13000 dagegen konnten in diesem Wettstreit nicht mithalten. Wegen ihrer vom Prinzip her empfindlichen 50-Hz-Kommutatormotoren konnten sie so hohe Lasten wie ihre Schwester nicht verlässlich schleppen und wurden darauf vorzugsweise im leichteren Reisezugdienst eingesetzt.

20 absolut baugleiche BB 12000 wurden 1959 als Reihe BB 3600 bei der CFL (Luxemburg) in Dienst gestellt. Wenige Exemplare befinden sich noch in einem siebentägigen Umlauf. Häufig jedoch fallen die Maschinen, deren Fristen alle kurz vor dem Ablauf stehen, aus.

Christian Tietze/al

Die Familie der „fers à repasser" (Bügeleisen)

Anzahl	Typ,Reihe	Achsanordnung	Höchstgeschwindigkeit	Nennleistung(dd.) bei
148	BB12000	Bo'Bo'	120 km/h	2480 kW bei 47 km/h
53	BB13000	Bo'Bo'	120 km/h	2000 kW bei ca. 80 km/h
20	CC14000	Co'Co'	60 km/h	2530 kW bei 40 km/h
102	CC14100	Co'Co'	60 km/h	1860 kW bei 29 km/h

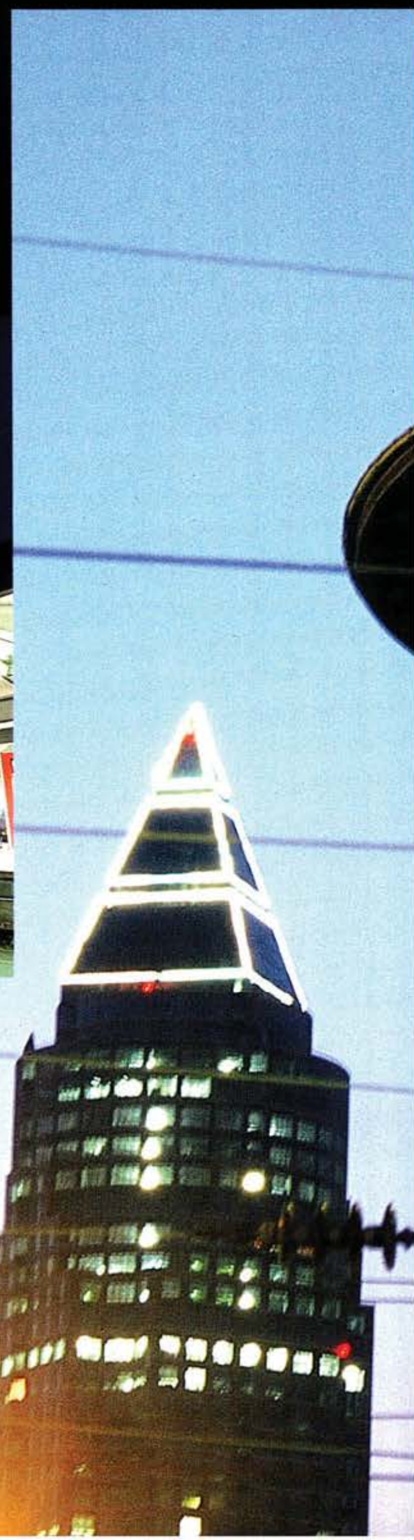
Die Bankenmetropole Frankfurt ist eine der wichtigsten deutschen Bahn-Drehscheiben. Ein Besuch lohnt auch nachts.

MAINHATTAN-Blues

Freitagabend, 21.40 Uhr. Inter-City 2105 aus Stralsund rollt mit mäßigem Tempo durch die Stadtlandschaft des östlichen Rhein-Main-Gebiets. Seit Hanau, dem letzten Halt des Zuges, wechseln sich Industriegebiete mit Wohnvierteln und, immer seltener, Grünbereichen ab. Mit kaum mehr als 60



Zwischen den Gleisen 10 und 11 läuft der Fahrgast noch auf den alten Bahnsteigbelägen, während die ICE-T-Passagiere auf neuem Bodenbelag einherschreiten.

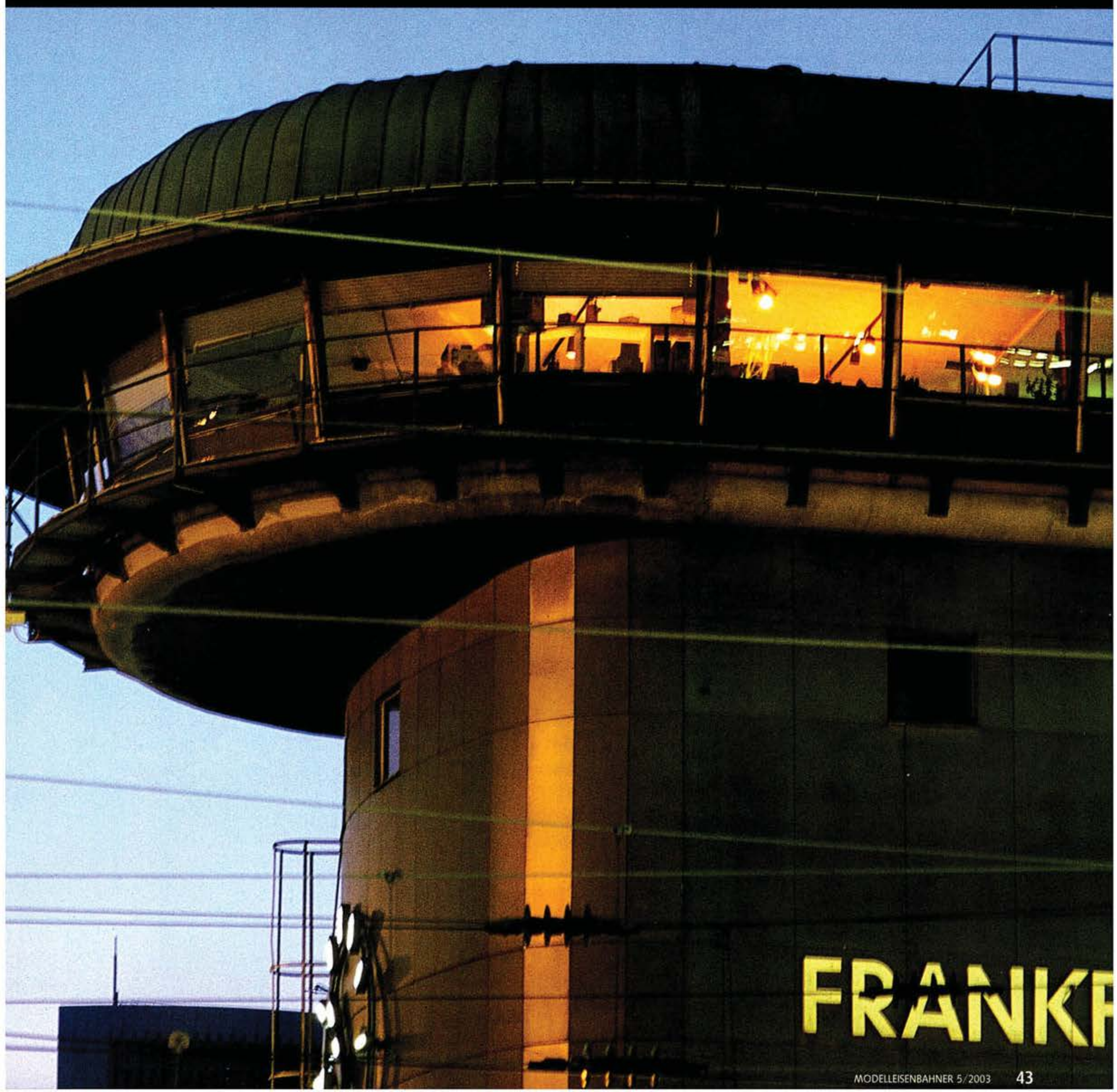


Neben dem massiven Stellwerk ragt mit dem westlich des Bahnhofs stehenden Messeturm das wohl bekannteste Frankfurter Hochhaus in den Nachthimmel.



Die unter den Hallendächern aufgehängten Netze fischen nach herabfallenden Dachteilen.

km/h gleitet der aus nicht klimatisierten ehemaligen Inter-Regio-Wagen gebildete IC durch Offenbach, die Leder-Hauptstadt Deutschlands. Durch das geöffnete Fenster kommt nicht wirklich erfrischende Luft ins Abteil. Hinter dem jetzt durchfahrenen Frankfurter Südbahnhof liegt der ob seiner Kneipendichte berühmte Stadtteil Sachsenhausen. Die Gleise verlaufen auf einem Damm, was dem Passagier eine gute Aussicht auf das abwechslungsreiche Stadtbild nördlich der Trasse gewährt. Zwischen den Häusern erspäht man erstmals den Messeturm mit der nachts beleuchteten Dach-Pyramide. Auch in anderen Hochhäusern, deren Ballung der Hessen-Metropole den Spitznamen Mainhattan einbrachte, sieht man noch Licht, quasi als Symbol für die niemals zur Ruhe kommende Stadt. Kurz hinter der S-Bahn-Station Stresemann-Allee legt sich der Zug in eine langgezogene Rechtskurve und rumpelt über die Mainbrücke. Auf einem Parallelgleis strebt ein aus Doppelstockwagen gebildeter Regional-Express aus Mannheim dem Hauptbahnhof zu. Der nach der langen Reise durchgeschwitzte IC-Fahrgast beneidet die im klimatisierten Nachbarzug Reisenden. Rechts der Gleise liegt spärlich beleuchtet das Gelände des Heizkraftwerks. Mit einem Ruck grei- →



Der Frankfurter Hauptbahnhof vereint morbiden Charme und modernes Ambiente

fen die Bremsen des Inter-City und er hält in der letzten Kurve vor dem 1887 eröffneten Bahnhof. Das gibt dem Fahrgast die Gelegenheit, sich einen Überblick über das Gleisfeld zu verschaffen, das scheinbar von der gewaltigen fünfschiffigen Bahnsteighalle aufgesogen wird. Rechts neben dem sachte abfallenden viergleisigen Damm ducken sich ins Halbdunkel vier 103, vom einstigen Paradepferd zur Reservelok verkommen. Wenn aber der Eurocity nach Dortmund große Verspätung hat, dann dürfen sie noch mal ran, und den internationalen Schnellzug auf der wie die Lokomotiven ins zweite Glied gerückten linken Rheinstrecke befördern.

Als der Regional-Express schon längst im Bahnhof verschwunden ist, schleicht auch die 112 mit ihrer Fuhre in die schützenden Bahnsteighallen. Mittlerweile muss die Deutsche Bahn allerdings mit Netzen unter dem Glasfirmament Züge und Fahrgäste vor den Bahnsteighallen schützen. Der Zahn der Zeit nagt nämlich kräftig an den massiven Stützen, den filigranen Verstrebungen und den Aufhängungen der mittlerweile nur noch wenig Licht in die Halle lassenden Scheiben. Mit einem Aufwand von 115 Millionen Euro wird aber dem Verfall des teilweise denkmalgeschützten Ensembles künftig Einhalt geboten.

Die 112 fühlt sich wohl in der Main-Metropole. Kein Wunder, trifft sie dort doch mit ihrer Schwesterbaureihe 143 eine gute Bekannte. Letztere, die 120 km/h schnelle DR-Konstruktion, ersetzte still und leise die betagten 110 und 141 vor den Regionalzügen im Rhein-Neckarraum. Mit einem letzten Ruck stoppt der Inter-City am Bahnsteig und die Fahrgäste eilen durch die immer noch 25 Grad warme Nachtluft in Richtung Querbahnsteig. ICE-Passagieren legt die Bahn moderne helle Bodenbeläge zu Füßen. Solche bekam in den 90er-Jahren der Querbahnsteig spendiert, wie auch die Ladenzeile ein moderneres, einer Messestadt angemessenes Aussehen erhielt.

In Verlängerung der mittleren Bahnsteighalle strandeten einige Fahrgäste unter der großen Anzeigetafel. Um sie herum eilen Menschen zu den Bahnsteigen oder über die





Auch eine Form der Wiedervereinigung: Die modernen, zuverlässigen 143 der DR müssen in den alten Bundesländern den Einheits-E-Loks wie beispielsweise den 111 im Nahverkehr helfen.

Seit 1978 hat die Mainmetropole auch eine S-Bahn. Geraume Zeit fuhren auch S-Bahn-Züge von den Fernbahnsteigen im Westteil des Bahnhofs ab.

Fotos: Burkhard Wollny

Rolltreppen in den Untergrund, zur S-, U- oder Straßenbahn. Frankfurt-Neulinge, die mit diesen Nahverkehrsmitteln weiterreisen wollen, sollten zum Umsteigen etwas mehr Zeit einkalkulieren, müssen sie sich doch in diesem Gang-Labyrinth erst einmal zurecht finden. Die zu durchquerende unterirdische Einkaufspassage hat zwar eine unangenehm niedrige Decke, macht sich aber im Sommer beim Fahrgast beliebt, weil sie an heißen Tagen der einzig angenehm temperierte Ort im Hauptbahnhof ist.

Wer Eisenbahn-Literatur sucht, sollte dem Westausgang zustreben, wo links die Schaufenster des Zeitschriften-Geschäfts auftauchen. Der Eisenbahnfreund schnappt sein hoffentlich nicht allzu schweres Gepäck, in dem sich auch ein für Nachtaufnahmen zwingend notwendiges Stativ befindet. Heimlicher Star des Hauptbahnhofs ist das mit anthrazit-farbenen Platten verkleidete, 1957 eröffnete Zentral-Stellwerk, das zwischen den Gleisen 9 und 10 steht. Bei der Gestaltung schien indes der Turm eines U-Boots Pate gestanden zu haben. Jedenfalls wirkt das Befehlszentrum nachts attraktiver als bei Tageslicht, aber selbst nach 46 Jahren noch modern. 2005 soll es durch ein neues elektronisches Stellwerk ersetzt werden, das dann, fernab der Fernbahn, im Gallusviertel die Geschicke im Hauptbahnhof lenkt.

Im Laufe der Zeit hat der Bahnhof natürlich viele Lokomotiv-Baureihen gesehen, darunter die monströsen 06 oder die ungewöhnliche preußische T10, die speziell für die Relation Frankfurt – Wiesbaden beschafft wurde.

Derzeit verkehren nur die U-Bahn in der mittleren und die S-Bahn in der unteren Ebene unterirdisch. Statt für die Fernzüge einen unterirdischen Durchgangsbahnhof zu bauen, wie es in den 90er-Jahren einmal geplant war, wird der Kopfbahnhof saniert und in den Ausbau überlasteter Gleisanlagen um Frankfurt investiert.

Nach dem Ausflug in die Vergangenheit und die Zukunft wird es für den Besucher höchste Zeit, das Gleis 11 aufzusuchen, wo Regionalbahn 15277 nach Mannheim über Darmstadt, dem Ziel der Reise, abfahrbereit wartet. Trotz der späten Stunde verirren sich noch einige Dutzend Fahrgäste in den modernen Doppelstock-Wagen. Pünktlich um 23.07 Uhr strebt die 111 mit ihrer Garnitur der Mainbrücke zu. Der Besucher wirft noch einen letzten Blick auf die Bahnsteighallen und den Messeturm, bevor der Zug bei Frankfurt-Louisa in das weite Waldgebiet im Süden Frankfurts eintaucht.

Jochen Frickel

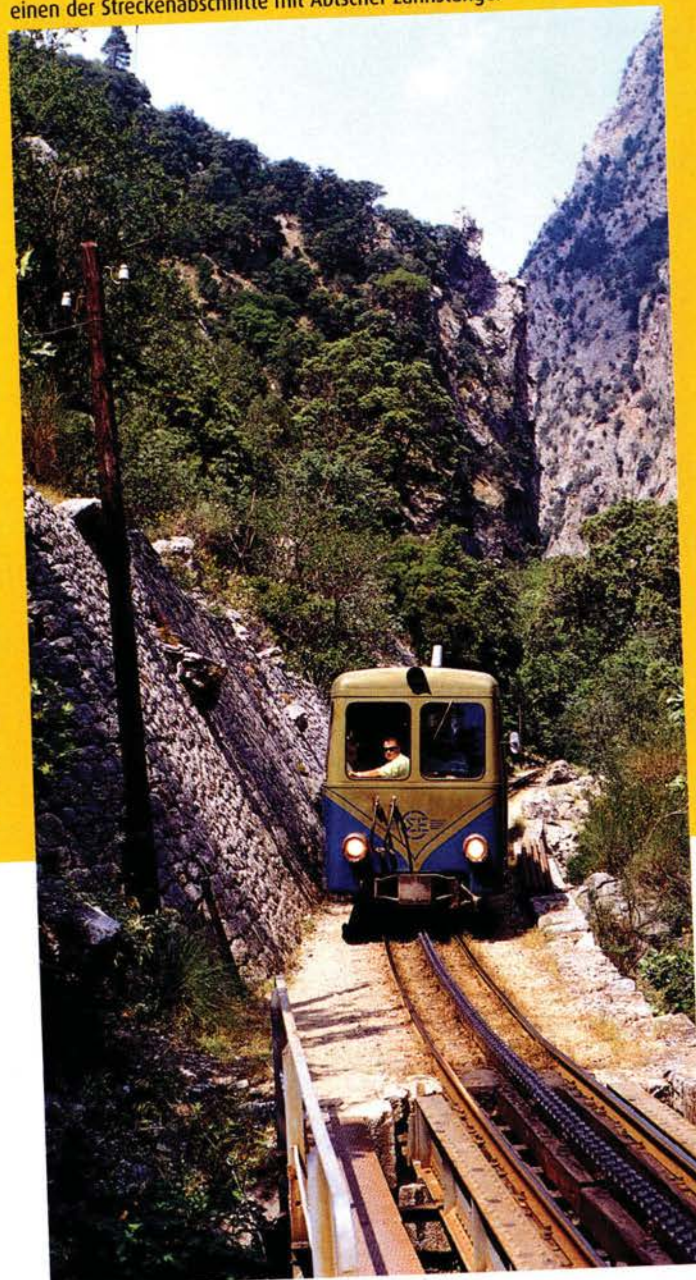


Der heiße Juni-Tag geht in eine schwüle Nacht über. Wer Zeit hat, sollte nach Sachsenhausen fahren und in einer Gartenwirtschaft das Frankfurter Nationalgetränk, den „Äbbelwoi“, genießen.

Der Fahrplanaushang im Bahnhof Niamata: Nur vier Zugpaare am Tag können die Nachfrage häufig nicht ganz befriedigen.

Zugkreuzung in Niamata am 3. Mai 2001: Zwischen Trieb- und Steuerwagen ist der einzigartige Generatorwagen eingereiht.

Triebwagen 3005 durchquert im Mai 2001 die Vuraikosschlucht, einen der Streckenabschnitte mit Abtscher Zahnstange.



Vom nördlichen Ufer des Peloponnes rumpelt eine kleine europäische Schienenattraktion ins Inselinnere: Die OSE-Schmalspurzahnradbahn von Diakofto nach Kalavrita.

Aβτσ Σπυρεν

(Abts Spuren)

Nur die wenigsten der jährlich Millionen von Griechenland-Reisenden dürften sich für die dortige Eisenbahn interessieren. Und selbst bei weitgereisten Eisenbahnfreunden rangiert das Land der Hellenen in der Beliebtheitsskala relativ weit hinten. Dennoch wartet dort ein liebenswürdiges Dornröschen der Schiene darauf, entdeckt zu werden: Die einzige Zahnradbahn Europas, die in 750-Millimeter-Spurweite gebaut wurde und die seit inzwischen über 100 Jahren auf denselben Gleisen geduldig ihren Dienst versieht. Man findet sie im Norden des Peloponnes, zwischen dem Küstenstädtchen Diakofto und dem Bergdorf Kalavrita.

Man schreibt das Jahr 1892. Kapitän Wilhelm Brodersen liegt mit dem ihm anver-

Foto: Artemis Klonos

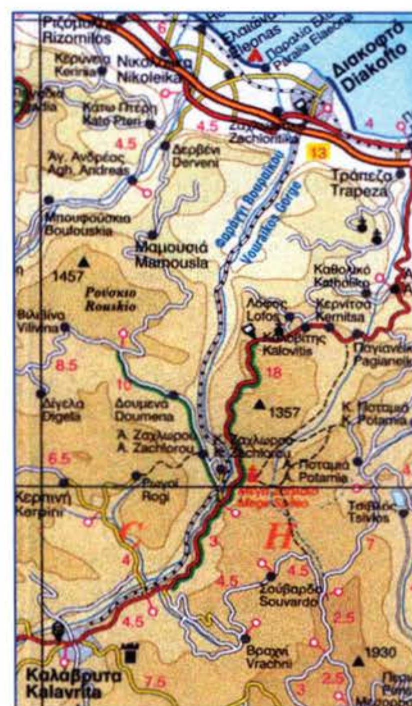
Anlässlich des 100-jährigen Bestehens bespannte Lok 8001 am 31. August 1996 mit dem 1954 rekonstruierten Wagen B 131 den Jubiläumszug.

trauten Frachter Emden im Golf von Patras auf Reede. An Bord ist stählerne Fracht: Gleisprofile, gewalzt in einer Walzstraße des 1854 gegründeten Bochumer Vereins, erreichen nach langer Reise endlich ihren Bestimmungshafen in Patras, der größten Stadt des Peloponnes.

König Georg I. Oberhaupt des noch jungen, seit 1832 bestehenden griechischen Staates, gefällt sich in der Rolle eines ehrgeizigen Förderers und Modernisierers der griechischen Infrastruktur. Zu den wichtigsten, in seiner Regierungszeit realisierten Projekten gehören der 1893 eröffnete Kanal von Korinth sowie der Aufbau des Eisenbahnwesens. Nachdem bereits im Jahre 1869 der erste Zug zwischen Athen und Piräus gefahren war, erfolgte der Aufbau des griechischen Eisenbahnnetzes auf dem Festland in europäischer Normalspur. Hingegen wurde das etwa 750 Kilometer umfassende Ringnetz auf dem Peloponnes mit Anschluss nach Athen und Piräus in den Jahren 1885 bis 91 meterspurig aufgebaut. Nach Vollendung der küstennahen Ringstrecke wurde auch in den Städten und Gemeinden der gebirgigen Zentralregionen der Insel der Ruf nach einem Eisenbahnanschluss laut. So entstand die Idee einer Nord-Süd-Durchquerung, deren Schienenstrang das Küstenstädtchen Diakofto mit dem im Zentrum des Peloponnes gelegenen Tripolis hätte verbinden sollen. Das Vorhaben scheiterte am Widerstand der damals noch privaten Piräus-, Athen- und Peloponnes-Eisenbahn (SPAP), die diese nur aufwendig zu errichtende Verbindung durch die dünnbesiedelten Bergregionen aus wirtschaftlichen Erwägungen schlichtweg ablehnte. Eine staatliche Anschubfinanzierung sorgte lediglich dafür, dass zumindest die rund 22 Kilometer lange Verbindung von Diakofto in das auf einer Höhe von 700 Metern, am Fuß des mächtigen 2341 Meter hohen Aronia-Massivs liegende Bergdorf Kalavrita realisiert werden konnte. Wegen der anspruchsvollen steigungs- und tunnelreichen Trassierung durch die enge Vuraikos-Schlucht wurde der Bau einer 750-Millimeter-Schmalspurbahn beschlossen, wobei auf einigen bis zu 145 Promille steilen Streckenabschnitten Zahnstangen der Bauart Abt Verwendung fanden. Der Bau der Bahn erfolgte in den Jahren 1891 bis 96 und stellte auch den Abschluss des Eisenbahnbaus auf dem Peloponnes dar.

Zeitgleich begann die Entwicklung des rollenden Materials. Die in diesen Jahren eher türkeifreundliche Haltung des deutschen Kaisers Wilhelm II. mag dazu beigetragen haben, dass der Auftrag für die Lieferung der als Erstausstattung vorgesehe- →





nen Zugmaschinen nicht an die deutsche, sondern die französische Eisenbahnindustrie ging. Zur Betriebseröffnung am 10. März 1896 waren drei bei Cail mit den Fabriknummern 2343-45 gebaute C1'-Aussenrahmen-Vierzylinder-Tenderloks verfügbar. Im Jahr 1899 folgte eine vierte (Fabriknummer 2518). Im Jahr 1925, Cail und deren Nachfolger hatten sich aus dem Lokomotivbau zurückgezogen, erging der Auftrag für eine fünfte, nahezu baugleiche Maschine an die deutsche Firma Krupp (Fabriknummer 925). Die letzte Dampflokomotive entstand nach alten Cail-Plänen in den Werkstätten der SPAP in Piräus im Jahre 1952, noch bevor die Pläne zur Elektrifizierung der inzwischen staatlich betriebenen Strecke konkrete Gestalt annahmen.

Nachdem der Beschluss zur Elektrifizierung feststand, wurden zunächst im Jahr 1958 bei Billard (Frankreich) drei elektrische Trieb- und zwei Steuerwagen beschafft. Da aber die Finanzierung der Streckenelektrifizierung nie zu Stande kam, musste ein Alternativweg gefunden werden: Bis heute verkehren die Tw mit antrieblosen Generatorwagen. Die Zugreihung erfolgt in der Regel mit einem talwärts gerichteten Triebwagen, dem zunächst der Generatorwagen und sodann der Steuerwagen vorangestellt wird. Alternativ zum Steuerwagen wurde in früheren Jahren auch ein Güterwagen mitgeführt. Trotz der gelieferten Triebwagen konnte auf die Dampflokomotiven, zumindest für Reserve- und Verschubzwecke, nicht vollständig verzichtet werden. Um dies zu ändern, wurden 1967 drei weitere Tw-Einheiten von der Firma Decauville (Paris) gebaut. Der Traktionswandel zu dem bis heute beibehaltenen eigentümlichen diesel-elektrischen Betrieb konnte vollzogen werden.

Die zunehmende Altersschwäche der Fahrzeuge führte in den jüngsten Jahren zu Engpässen. Die Betreiberin, die griechische Staatseisenbahn OSE, reagierte darauf häufig mit Zugausfällen. Die Beschaffung von vier neuen Triebwagen, über die bereits Ver-



Foto: Mag. Alfred Luft

Am 30. Juli 1959 präsentiert sich die kleine, gedrungene Zahnraddampflok ΔK 2, die spätere ΔK 8002, in der Endstation von Kalavrita dem Fotografen.

Die Schattenseite

Das Kloster Mega Spileon, das Dorf Kalavrita und die Bergbahn sind auf unheilvolle Weise mit der deutschen Besatzung im Zweiten Weltkrieg verknüpft: Im Oktober 1943 konnten griechische Widerstandskämpfer 81 Soldaten der Wehrmacht gefangen nehmen. Ziel der Partisanen war es, die Gefangenen gegen griechische Freiheitskämpfer auszutauschen. Die Deutschen gingen auf den Handel nicht ein, sondern versuchten eine gewaltsame Befreiung ihrer Kameraden. Beim Anrücken der Truppen erschossen die Griechen ihre Geiseln, woraufhin die Wehrmacht schreckliche Vergeltung üben sollte. Im Kloster wurden am 8. Dezember 1943 zunächst 17 Mönche im Alter von 14 bis 88 Jahren erschossen. Am 13. Dezember bestiegen Soldaten der 117. Jägerdivision die Bergbahn mit dem Ziel Kalavrita. 1.200 Menschen, von Kindern bis Greisen, wurden zusammengetrieben und sodann umgebracht. Das Dorf wurde zerstört und geplündert, Brauchbares mit der Bahn weggeschafft. Die Kriegsverbrechen sind bis heute weder gesühnt noch hat es eine nennenswerte Entschädigung gegeben.

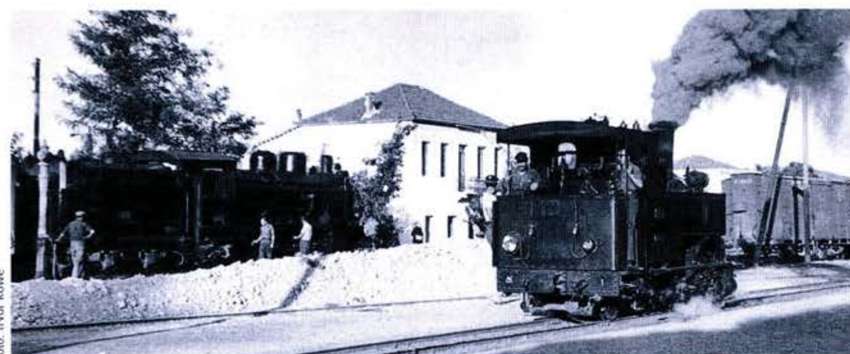


Foto: Trvor Rowe

Am 19. August 1961 begegnen sich im Bahnhof von Diakofto ΔK 1 und die Dampflok 7.723 der meterspurigen Peloponnes-Küstenbahn.

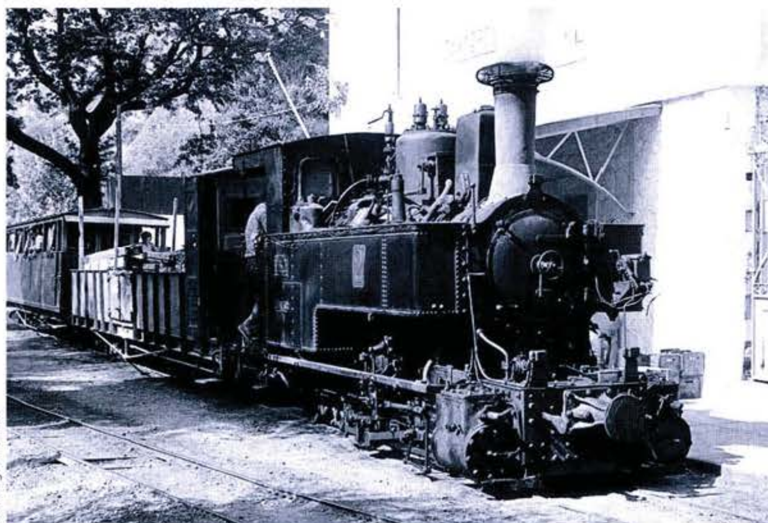
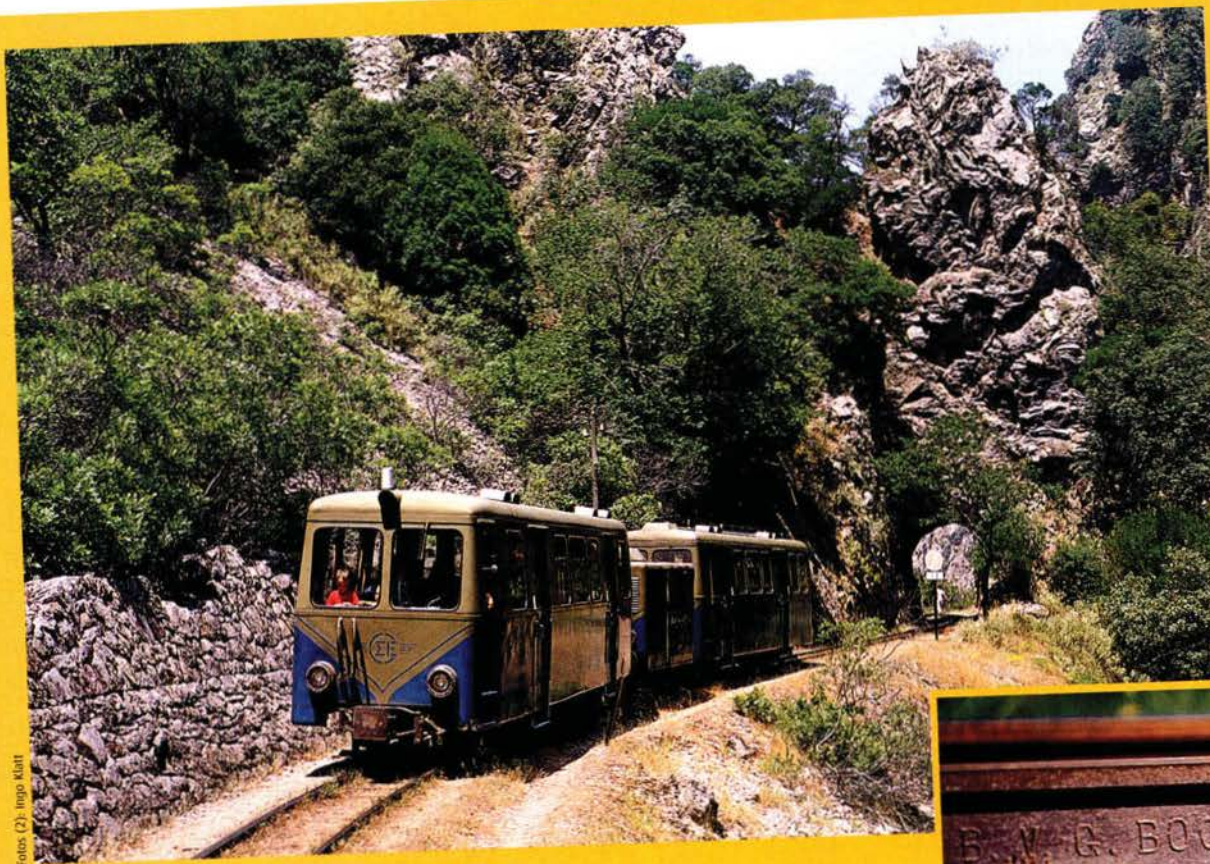


Foto: Mag. Alfred Luft

Lok ΔK 2 wartet am 30. Juli 1959 im Bahnhof Mega Spileon-Zachlorou mit ihrem urigen Zwei-Wagen-GmP auf die Weiterfahrt nach Kalavrita.



Triebwagen 3005 in der malerischen Vuraikosschlucht: Die Zahnradbahn Diakofto – Kalavrita ist ein interessantes Ziel für Eisenbahn- und Naturfreunde.

Die im Jahre 1887 in Bochum gewalzten Schienenprofile tragen auch im Jahr 2001 noch den ganzen Verkehr der Bergbahn.



handlungen mit SLM Winterthur geführt worden sind, wurde im Jahr 2001 wegen Geldmangels auf Eis gelegt.

Zum 100. Geburtstag der Bahn im Jahr 1996 wurde sogar die erste Dampflokomotive nebst einem vierachsigen Personenwagen reaktiviert. Nach den Jubiläumsfeierlichkeiten kamen diese Fahrzeuge wegen der generellen Interesselosigkeit der griechischen Staatsbahn (OSE) an Traditionspflege kaum noch zum Einsatz.

Die stetige Entwicklung Kalavritas zu einem Zentrum vor allem des innergriechischen Reise- und Ausflugsverkehrs hat entscheidend zum Fortbestand der Strecke beigetragen. Im Sommer mischen sich unter die vielen griechischen Familien, die in der Sommerfrische der kühleren Bergregionen Erholung suchen, immer mehr Touristen aus Mitteleuropa und Übersee. Im Winter locken die Berge und Schlepplifte der Region Kalavrita sogar Skifahrer an. Der große Andrang auf die kleine Bahn hat jedoch auch Schattenseiten: Die Fahrkarten sind schnell ausverkauft, so dass nicht selten ein Teil der Reisewilligen zurückbleiben muss und auf den nächsten Zug verwiesen wird. Bei vier Zugpaaren am Tag kann das zu großen Enttäuschungen führen. Zu Recht aufgebracht reagieren Reisende, die zwar die Hinfahrt geschafft haben, wegen Überfüllung des letzten Zuges aber nicht mehr zurückkommen. Mag es an der fehlenden Kundenorientierung und der mangelnden Flexibilität der OSE oder der starken Stellung der Gewerkschaften liegen, nicht einmal in der Hauptsaison kommt es zu einer Verdichtung des bestehenden Fahrplans. Auch bleibt die Führung von prinzipiell möglichen Doppelkursen die Ausnahme, was aber auch durch den Fahrzeugmangel zu begründen ist.

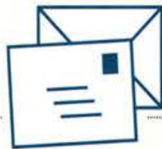
Wer nun eine der preiswerten, aber raren Fahrkarten aus dem edmondsonschen Fahrkartendrucker erwischt hat, den erwartet eine großartige Eisenbahnfahrt und ein grandioses Landschaftserlebnis.

Die Fahrt beginnt auf der rückwärtigen Seite des Bahnhofes Diakofto in der Regel nach Ankunft des auf der anderen Bahnhofseite haltenden Anschlusszuges aus Athen oder Patras. Gleich neben dem Bahnhof befindet sich das gut gepflegte Depot der Zahnradbahn. Nach den ersten 100 Metern im Ortsbereich von Diakofto und dem Passieren des Schrankenpostens an der alten Nationalstraße Korinth – Patras durchquert der Triebzug liebliche Zitrus- und Ölbaumplantagen, bevor die Trasse nach Unterqueren der Autobahnbrücke die ersten Ausläufer des Vuraikos-Tals erreicht. Die üppige Natur versetzt nicht nur denjenigen in Verzückung, der Griechenland mit dem kargen und karstigen Landschaftsbild vieler Inseln und Teilen des Festlandes gleichsetzt. Bis zum Bahnhof Niamata erlaubt das Tal die Führung eines Weges parallel zur Bahn. Anschließend taucht die Bahn in die Schlucht ein. Kaum 100 Meter hinter Niamata beginnt der erste längere Zahnstangenabschnitt. Weitere kürzere Abschnitte folgen. In diesem Bereich ist die Trasse am spektakulärsten. Es werden mehrere Tunnel und Galerien durchfahren sowie eine 30 Meter lange Stahlbrücke, bedeutendster Hochbau der Strecke, überquert. Wanderer, die den als offiziellen Wanderweg ausgewiesenen Schienenstrang (!) bevölkern, können insbesondere in den Tunneln dem herannahenden Zug erst im letzten Augenblick ausweichen. Nach beinahe 13 Kilometern erreicht der Triebzug den Bahnhof Mega Spileon, der nach dem oberhalb des Tales an einer schroffen Felswand klebenden im Jahr 840 gegründeten Kloster benannt ist. Hinter Mega Spileon öffnet sich das Tal nach und nach wieder, und die Trasse schlängelt sich mit nur noch sanften Steigungen entlang pittoresker Felsenformationen dem Endbahnhof Kalavrita entgegen, nicht ohne zuvor den letzten Unterwegsbahnhof Kerpini zu passieren.

Etwas Geduld und Glück sind unverzichtbar für eine Fahrt mit der besonderen Zahnradbahn

Das hübsche Bild der großzügigen Bahnhofsanlage von Kalavritra wird durch einen einständigen Lokschuppen sowie einen Wasserturm aus Dampfzeiten komplettiert. Bis zur Rückfahrt laden unzählige Kafenions und Tavernen zum Verweilen in Kalavrita ein.

Ingo Klatt/al



AN MEB-VERLAG, „LESERBRIEFE"
BIBERACHER STR. 94
D-88339 BAD WALDSEE

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

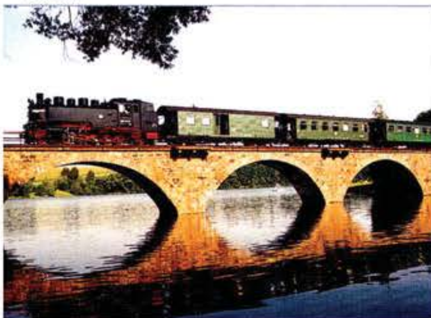
Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Zwei Endbühnen

Betrifft: „Neuheiten aus der Modellbahnwelt", Heft 3/03

Entgegen Ihrer Information zum Reko-Packwagen in H0e von Technomodell fuhren auf der Weißeritztalbahn keine Reko-Packwagen mit einer Endbühne. Alle Reko-Packwagen auf der Weißeritztalbahn haben zwei Endbühnen. Reko-Packwagen mit einer Bühne fahren zum Beispiel von Radebeul Ost nach Radeburg. **Klaus-Dieter Moh, 01705 Freital**

Foto: Moh



Aus besseren Tagen der Weißeritztalbahn: Der Personenzug mit Reko-Packwagen überquert die Talsperre Malter in Richtung Kipsdorf.

Erlebter VT 624

Betrifft: „Federgewichts-Boxer", Heft 4/2003

Mit großer Freude habe ich den Bericht über den VT 624 gelesen. Als ehemaliger Bundesbahnbeamter habe ich diesen VT noch „erlebt!" Sei es bei der Ausbildung zum Bundesbahn-Assistenten oder später als Aufsichtsbeamter in Dorsten, Fahrdienstleiter in Gladbeck West und am Abzweig Zweckel.

Rolf-Harald Schmidt, 1. Vorsitzender Historische Eisenbahn Gelsenkirchen e.V.

634 umbeheimatet

Betrifft: „Federgewichts-Boxer", Heft 4/2003

Mit Freude habe ich Ihren Artikel über die Baureihe 624 im April-Heft aufgenommen. Schön, dass sich mal jemand dieser für mich allgegenwärtigen Fahrzeuge annimmt. Leider ist mir eine Unstimmigkeit aufgefallen, die ich hier klarstellen möchte: Seit Herbst 2000 sind alle 634 sowie eine kleine Anzahl 624 von Osnabrück nach Braunschweig umbeheimatet worden. Von dort aus sind sie in großen Teilen Niedersachsens eingesetzt. Hintergrund war die Übernahme der Strecken Osnabrück – Wilhelmshaven, Osnabrück – Delmenhorst und Sande – Esens durch die Nordwestbahn, wodurch die freigewordenen VT Leistungen lokbespannter Züge in Niedersachsen übernommen haben. **Jörg Popp, E-Mail**

Rückwärtsgang

Betrifft: „Zurück zu den Wurzeln", Heft 11/2002

Mit ein wenig Verwunderung und Unverständnis habe ich die Besinnung des Roco-Marketing- und -Vertriebsprokuristen Anton Gebert gelesen. Man wird in Zukunft nicht mehr die niedrigen Radsätze in Dampflokomotiven einbauen. Nun gut, Weinert und andere Radsatzhersteller wird es freuen. Ob dies allerdings der richtige Weg ist, erscheint mir fraglich. Schade, dass Roco, bisher als sehr innovativ bekannt, nun den Rückwärtsgang einlegt.

Hans-Dieter Busekros, 59597 Erwitte

Unangebracht

Betrifft: Werbe-Beihefter, Heft 4/2003

Im letzten Heft fand ich die Werbung für ein Flugzeug, das bei der Zerstörung von Städten und Tötung von Zivilisten beteiligt war, unangebracht. Ich habe Verständnis dafür, dass über Werbung eine Finanzierung notwendig ist. Die Auswahl sollte aber kritischer erfolgen. **Bärbel Lässig, E-Mail**

Anmerkung der Redaktion: Solche Werbung abzulehnen, ist juristisch leider fast nicht möglich. Es sei denn, sie wäre sittenwidrig, was bei diesem Beihefter nicht der Fall war.

Anerkennung

Betrifft: „50 Jahre MODELLEISENBAHNER", Heft 13, 3/03

Zu der für meine Begriffe gelungenen Reminiszenz möchte ich Ihnen meine Anerkennung und zugleich auch meinen Dank aussprechen. Als im Heft 9/02 eine kurze Bemerkung erschien, war ich auf Grund der nüchternen Kürze etwas enttäuscht. Das, was Sie jedoch in Ihrem Heft 13 brachten, übertraf alle Erwartungen. **Harald Bemmann, 03149 Forst**

Lücke gefüllt

Betrifft: „Blaubeer-Flecken", Heft 4/2003

Großes Lob für Ihren Beitrag zur Herstellung von Laubbäumen. Artikel zur Landschaftsgestaltung hat man bisher sehr vermisst.

U. Böttcher, E-Mail

Orts-Wechsel

Betrifft: „Dresdener Triebwagenläufe", Heft 4/03

Leider ist Ihnen auf Seite 50 ein Fehler unterlaufen. Der im unteren Bild dargestellte VT 137 steht nicht im Dresdner, sondern im Leipziger Hauptbahnhof.

Stephan Zechel, 01762 Schmiedeberg

Fehleinschätzung

Betrifft: Flop „Übertriebene Neutralität", Heft 10/2002

In der oben genannten Ausgabe berichten Sie, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) habe zur Vermeidung von Interessenkonflikten bei seinen Mitarbeitern auf Links zu einer Fahrplanauskunft auf seiner Internetseite verzichtet und lediglich einen Auto-Routenplaner eingestellt. Hier unterliegen Sie bedauerlicherweise einer Fehleinschätzung. Die Internetseite des EBA richtet sich nicht an die Mitarbeiter, sondern an die interessierte Öffentlichkeit. Sie informiert tagesaktuell über die Tätigkeit des Amtes. Die Verbindung zu dem Routenplaner wurde aufgenommen, um Dritten einen aktuellen Stadtplanservice zu bieten. Die elektronische Fahrplanauskunft ist Sache der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) selbst. Hier haben Sie aber offensichtlich übersehen, dass die Internetseite des EBA eine Linkliste enthält, über die man auf die Internetseiten verschiedener EVU gelangen kann. Zur Planung von Dienstreisen stehen unseren Mitarbeitern im EBA-internen Netzwerk selbstverständlich zahlreiche Auskunftsmöglichkeiten zu allen regelmäßig verkehrenden Verkehrsmitteln zur Verfügung.

Mark Wille, Referent Presse- u. Öffentlichkeitsarbeit Eisenbahn-Bundesamt

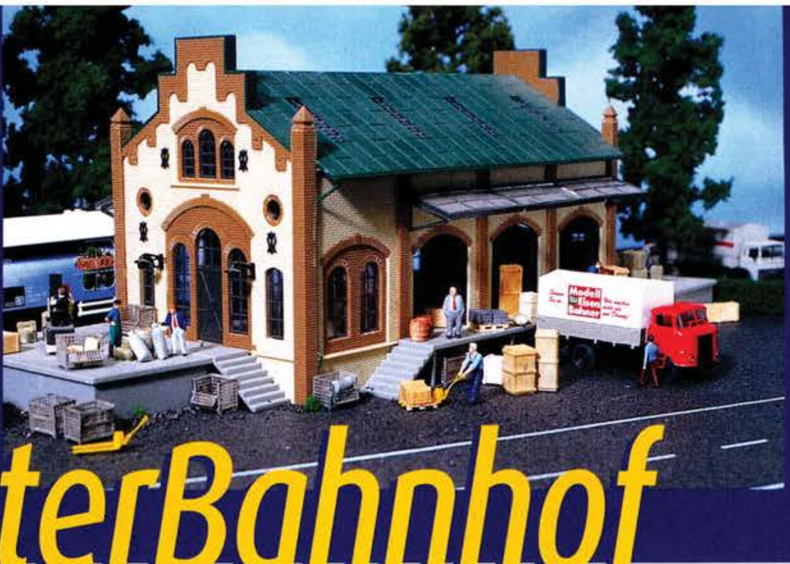
G abgelehnt

Betrifft: „Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg", Heft 4/2003

Mit Befremden musste ich feststellen, dass auch im MEB bei Neuvorstellungen von „G" gesprochen wird. Bereits auf dem MOROP-Kongress 1980 wurde das Ansinnen der Lehmänner, die Nenngröße IIm in „Spurweite G" umzubenennen, abgelehnt. Das Sägewerk von Pola ist schlichtweg für den Maßstab 1:22,5 vorgesehen.

Ing. Gert Hufe, 37355 Niederorschel

Verkaufen · Suchen · Tauschen



GüterBahnhof

VERKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

H0-Modulanlage, 2-Ltr. DC, Ep. IV - V, 24 Module, 2 prämiert, Anlagengröße 4,5 x 11,5 m, doppelgl. Strecke, Oberleitung, Blocksystem, Spreicherwendel. Angebot anfordern: Tel. (08342) 3246

Märklin, Primex, Roco, Liliput, Trix: Kataloge, Loks und Wagen zu verk. Liste geg. Freiumschlag mit 1,00 Euro. Reiner Riemenschneider, Keltenweg 23, 82008 Unterhaching, Tel. (089) 6114857

H0-Loks / -Wagen v. Roco, Fleischmann, Trix, Rivarossi, Liliput, Piko, Hamo; Einschienenb.-Piko, Bakelitfahrz.-Piko; Brekina-LKW Ep. III, Bücher, Kataloge, Signale v. Märklin. Dieter Baumgarten, Tel. (030) 7431868 u. Fax

Mä. Sp I, BR 91 DB, ladenneu, VB 700,- EUR od. Tausch BR 80 od. 54522 mit Wertausgleich. Tel. (036644) 22174 ab 19 Uhr

Märk.-Digi-H0: PC-Anlage 330 x 165 cm, fahrbar, 3-teilig, 3 Ebenen, 1. Ebene: Schatt.-Bhf., Bhf. 2. Ebene: BW + AW, digi. Drehsch., Schiebeb. 3. Ebene: Feldbahn H0e, Steuer. Uhlenbr. Intellib. u. Softw. WinDigipet 8.2, PC 133 MHz, 15" Bild., Drucker + PC-Fahrtisch, 15 Dampfloks, 2 Dieselloks u. Wagenpark. Epoche II. Info, Fotos, Preisv. nur bei Kaufint. Achtziger Otto, 95100 Selb, Tel. (09287) 6302

Computergestützte Gleisplanung und/oder Planung von Gleisbildstellpulten für alle Systeme nach Ihren Wünschen. Ausführliche Info gegen 3,- EUR (Ausland 6,- EUR). Vergütung bei Auftragserteilung. Rainer Dold, Hartenricht 2, 92546 Schmidgaden oder www.rainerdold.de

Verkaufe 1 Zugpackung Tunnel-Rettungszug, Nr. 26510 von Märklin, neu, 350,- Euro. Tel. (05171) 25371

Verk. Ersatzteile Piko H0/N sowie TT. Modelleisenbahner 1952 - heute. Bitte Liste anfordern. Petra Dettweiler, Straße der Einheit 4, 04420 Kulkwitz

LGB-Loks, -Waggons u. Zubehör sowie Sammlerstücke, Pola- u. Piko-Gebäude, Tausch möglich. Liste anfordern. Suche RhB-Modelle. Tel. (0201) 697400 Fax (0201) 606948

Antiquar. Souvenir H0e: 7 Wagen, kompl. 100,- Euro sowie weitere H0e-Modelle. Liste anfordern von Ingo Vierk, Tel. (04152) 836505 oder Fax 836506

Biete von 0-Scale-Models 6 Kesselwagen, 2-achsig und Schienen, Weichen Spur 0 250,- Euro; von Buco 2 Kesselwagen 4-achsig, 1 Personenwagen, 4-achsig / Speisewagen Blechausführung 290,- Euro. Tel. (03761) 81351

Märklin K-Gleise u. Weichen 2200 - 1,45 Euro; 2209 - 1,60 Euro; 2241-51 - 2,20 Euro; 2274 - 1,90 Euro; Weiche ab 12,- Euro. Alle Gleise in Top-Zustand. Drehscheibe 7286 mit 2 Zusatzg. 235,- Euro, neu, nur probegelaufen. Wagenset VW 84578 60,- Euro. 2866 + Extra 190,- Euro. Genaue Info von Karl-Heinz Siebrecht, Unterdorfstr. 4, 37170 Uslar-Schönhagen, Tel. (05571) 913640 abends

www.modellbahnwelt.com G

Biete Berliner S- oder U-Bahnzug Spur H0, GS oder WS, Halbzug. Div. Typen FP 250,- Euro. Heinz Kiel, Sansibarstr. 9, 13351 Berlin, Tel. (030) 4525966

Biete: Lokf.-Uhr, -Rucks., -Tasche, -Leder, -Kurbeltelef. Bosse, Owala elektr., -petro., 2 Karbidlamp ZF-Zange, ME 58 - 02, DR-Stempel, Literatur, umfangreich. DRG, DR, DB, Dampf-Diesel-Elok, 150 Werbetrucks, Zigarettenbilder-Alben, Signallaterne, alles VHB. Tel. (0160) 7849414

Märklin H0: Alles unbespielt OK neu: Kaiser-Wilh. 2881 - 700,- Euro; 3054 E-103 - 100,- Euro; 33291 D - 125,-; 34210 V 140 - 135,-; 34637 Serie 460 - 130,-; 3451 Heizerlok - 130,-; 3339 BR-Ae 6/6 - 135,-; 34642 Kek 021 - 130,-; 34971 Dampfl. - 160,-; 83307 T-18 grau - 100,- und Porto. Tel. (06181) 33151 Handy (0173) 323 4763 ab 18 Uhr

Atelier-Hanerau, einzigartige Eisenbahnbilder, Arbeiten nach Wunsch, Eisenbahnkunstkalender. - www.atelier-hanerau-kb.de G

Piko Einschienenbahn rot + silber mit Pfeiler und Schienen 220,-; Blocksignale neu je 6,-; Berliner Schaltrelais je 5,-; Glühlampen Steck + Schraub. Tel. (0340) 2212094

Biete diverse russische Modelle H0, Liste frei. Peter Kondratiev, Postfach 7 80, RUS- 199155 St. Petersburg

Verkaufe kaum gefahrene, neuwertige Roco-Digital-H0-Anlage. Startset mit Dampflok, Wagen und Trafo. Lokmaus 2, 1 x Digitalweiche. Schienensets A-D, Diesellok BR 215 mit 2 Silberlingen und Steuerwagen. Nur komplett abzugeben. VB 280,- Euro. Bei Interesse: Peter Fuchs, Lerchenfeldstr. 6, 87600 Kaufbeuren

Märklin H0 zu verkaufen, Baureihe 111 (S-Bahnanstrich) Topzustand, 3 kleine Dampfloks Baureihe 89 (stark gebraucht), 2 VT 95 (stark gebraucht), einige Nahverkehrs- und Schnellzugwagen. Desweiteren eine große Menge an Märklin-M-Gleisen (Gerade, Kurven, Kreuzung, normale Weichen, Bogenweichen, Ausgleichsstücke), einige ältere Hauptlichtsignale, ältere Gleissperrsignale, 2 ältere Bahnübergänge, alte Stahlbrücke, 2 Trafos. Fleischmann H0 zu verkaufen, 3 Nahverkehrswagen (Silberlinge) Topzustand und OVP, Nr. 5120, 5121, 5122, Faller H0 zu verkaufen, 3-ständiger Lokschuppen (zusammengebaut und leichte Gebrauchsspuren, Brückenpfeiler B-544 (original verschweißt), Stabbogenbrücke B-536, OVP, Güterhallte B-150 (original verschweißt), Vollmer H0 zu verkaufen, brennendes Haus 3728, OVP, H0 zu verkaufen, kleiner Berg mit Bogentunnel, Rolle Grasmatte und diverse Brückenteile. Kontakt: Jürgen Reichardt, Liebigstr. 23, 65439 Flörsheim, Tel. (06145) 942765 E-Mail: JuheiReichardt@aol.com

Verk. Märklin I: 12 x Weiche 5965 u. 8 x Weiche 5966, je 22,- Euro/Stck. im Okt. u. 40 x geb. Gleis 5922 je 4,20 Euro/Stck. Tel. (03501) 784114 E-Mail: klotz.toni@web.de

Modelleisenbahn WS-Sammlung H0 2/3 Märklin, 1/3 andere. 70 Loks, 48 Märklin, 200 Güterwagen, 170 Personenwagen. Alle Epochen vorhanden. Dazu ca. 700 K-Gleise + Weichen und M-Gleise. 5 Schachteln Häuser + Zubehör. Signale + Trafos. Oberleitungen. Vieles neu aber auch Märklin 50-er + 60-er Jahre. Eine 20 m-Anlage kann möglich sein. Dem Meistbietenden. Tel. (0041260) 6724 (CH)

www.eisenbahn-pin.de Anstecknadeln, Krawattenklammern, Schlüsselanhänger **G**

Online-Shop: www.modell-bahnhof.de Brawa: 0362 BR 101585-8, orange, 120,- Euro; Tillig: 02653 V180 "Leuna" (TT), 89,- Euro; LGB: 21842 IVK + Sound (schwarz), 879,- Euro. **G**

ANKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Suche TT-Komplett-Anlage mit Zubehör, Loks und Wagen bis 300,- Euro. Größe bis 2 m x 1 m. Holger Stelle, In den Töpferstiegen 1, 39590 Tangermünde, Tel. (039322) 42876 nach 16 Uhr

Ankauf von Modellbahnen Spur Z - H0, auch Neuware aus Überbeständen, größere Sammlungen erwünscht, sofortige Barzahlung, Tel. (02841) 80352 und Fax

Rokal TT oder Egger-Bahn: Einzelmod. oder Sammlung, Kataloge, Werbemat., usw., Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505 Fax 836506, ab 17 Uhr

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (021 71) 737492 Funk: (0173) 2903578,

Märklin-H0-Loks gesucht. Kaufe Loksammlungen oder Einzelstücke, Wagen und kompl. Anlagen, alt oder neu. Tel. (07308) 41161 und Fax.

Suche Fleischmann gebraucht: 6920 2 x; 6921 2 x 6922 1 x; 6923 2 x. Gustav Nohl, Rurstr. 54, 52152 Simmerath, Tel. (02485) 911593

Suche Eisenbahn der Fa. Märklin aller Spurweiten, auch Zubehör, Einzelstücke oder Sammlungen. Freue mich über jedes Angebot. Diskrete u. schnelle u. seriöse Abwicklung wird zugesichert. Tel. (09075) 8391 und Fax **G**

Märklin-Fan sucht Ihre Sammlung: 800er bis digital, Zubehör, Autos, Sprint, Faller-AMS, Wiking! Hole ab, zahle bar - rufen Sie an! Wengler, Tel. (07308) 921918 abends

Modellbahn + Spielzeug von Märklin, Distler, Bing + Trix von solventem Liebhaber gesucht! Ebenso Kunststofffiguren von Elastolin! Tel. (030) 8522830 abends

LGB, suche alles von LGB, Einzelteile und ganze Anlagen zur Erweiterung meiner Anlage. Zahle gut und hole auch ab. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel. (02771) 41585

TT und LGB von Sammler gesucht. Kaufe Einzelstücke oder ganze Sammlung. Angebote erbeten unter Tel. (0341) 4613285 und Fax

Kaufe Ihre Modellbahn! Gern größere Sammlungen, Geschäftsauflösungen und Restposten. Sofortige Barzahlung!!! Zentral-Station, An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 **G**

VERKAUF
Loks + Wagen H0

Verk. Trix 21217 Henkel Zug-Packung 150,- Euro; Flm. 4472 Triebzug Plan V NS 100,- Euro. Tel. (07258) 7303 abends

Vitrinenmod. Ep. I Roco: T14 (BR 93) 110,- Euro; G10 (BR 57) 90,- Euro; Trix EP 3/6 (BR 36) 100,- Euro; Liliput: Langenschw. 2 Set, je 80,- Euro; EP 2: Fl. BR 24 90,- Euro; Trix ET 194 (LA6) 100,- Euro; Roco: BR 98,7 110,- Euro; ET85 110,- Euro; Kato: SVT 877 (Fl. Hamb.) 130,- Euro; LGB: Diverses, rollendes Material und Zubehör. Tel. (03623) 304922

Märklin unbespielt in OVP 3317 125,- Euro; 3413 95,- Euro; 3414 100,- Euro; 34157 125,- Euro; 34883 190,- Euro; 3462 u. 4857-61 Alaska komplett 400,- Euro; 3362 170,- Euro; 3349 170,- Euro. Tel. (0171) 1766662 abends

Verk. H0 Rottenkraftwg. SKL Schöneweide Antrieb im Beiwg. orange, 40,- Euro. Gerhard Knospe, Fürstenwalder Damm 299, 12587 Berlin, Tel. (030) 6452769

H0m, Bemo, RhB: Ge 4/5, B107 380,- Euro; C261 2-achsig, grün 40,- Euro; AB 1618 4-achsig, grün 40,- Euro Stefan Mundt, Tel. (030) 5531272 oder (0172) 3910287

Mä. H0 zu verk., Mä.-BigBoy in Delta neu 600,- Euro; Santa-Fe 5-tlg. aus 37622 neu 320,- Euro; Insider- und Museumswg. á 30,- Euro; Franco-Crosti 39160 neu 250,- Euro. Lieferung per Nachnahme, aber portofrei. Tel. (06541) 2944 in 56841 Traben-Trarbach

Epoche-II-Sammlung in H0 (7 Loks, 46 Wagen, 3 Bahnsteige, 11 Häuser) gegen Euro 2.200,- abzugeben. Abholer 10 % Rabatt. Hans Salm, Kammerer Str. 16, 29664 Walsrode, Tel. (05161) 6929

Märklin HR 800N/2 im Top-Zustand, umgerüstet mit Umschaltelectronic gegen Höchstgebot, mind. 750,- Euro, sowie Schürzenwagen 346/3J - 346/2J - 346/6 (4014/7) (4014/6), je 150,- Euro. Alle im Top-Zustand und 2 Wagen 4030 + 4031, je 80,- Euro oder Tausch gegen Goliath-Kran. Suche dringend C-Gleise, alles anbieten! Tel. (04531) 5642


03 276

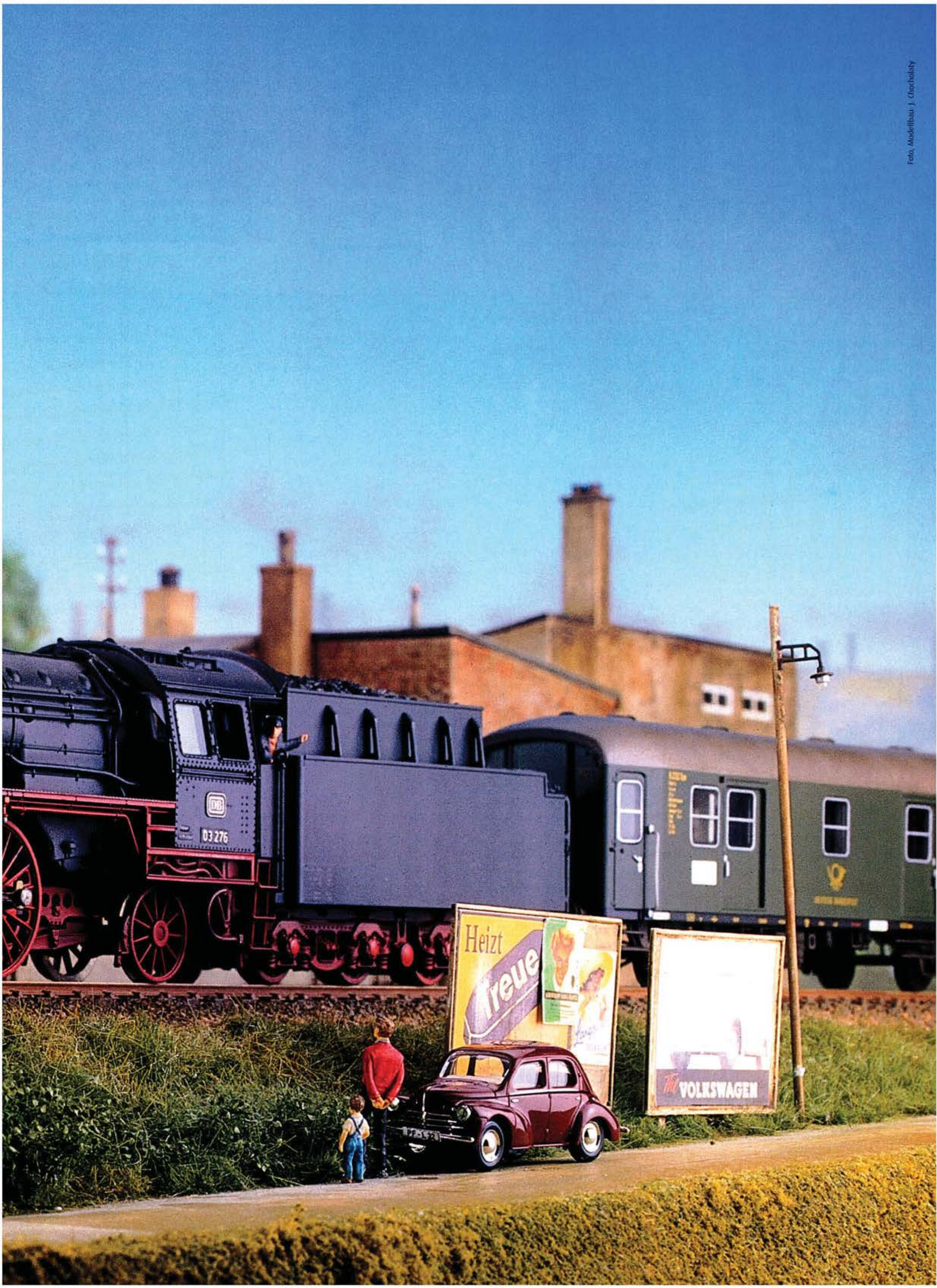


Foto: Modellbau: J. Chocholaty

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen, oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen, oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag! Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken.

Die Redaktion erreichen Sie mit:
redaktion@modelleisenbahner.de

und die Anzeigenabteilung mit:
anzeigen@modelleisenbahner.de

Verkaufe f. ML-Wechselstrom Loks u. Pers.-Wagen Märklin, Roco, usw. Aus Vitrine. Liste gegen Freiumschlag. Peter Timmermann, Hamburger Str. 46 i, 22952 Lütjensee

H0 Flm.: BR 38 DB (4160/91) 115,-; BR 03 DB (4103) 130,-; BR 01 DB (4169) 115,-; BR 94 DRG (4093) 95,-; BR 38 DB großer Tender (4162/93) 130,-; BR 98 DRG (4098) 80,-; Roco: BR 93 DRG (63261) 115,-; BR 98.7 DRG (43282) 120,-; BR 112 DR (43681) 80,-; BR 181 DB (43690) 80,-; BR 1044 ÖBB (43658.2) 85,-; Be 4/6 SBB (43508) 100,-; alles neuwertig. Tel. (03385) 505162

Verkaufe Märklin: 3657 BR 103, aufgerüstet mit 60901. Auch im Tausch gegen 39830 BR 182. Ggf. auch Aufpreis. Tel. (07357) 1854 oder Anton.Hertenberger@t-online.de

Verkaufe Märklin H0: 3082, 3139, 3416, 34161, 34210, 3472 u. Wagen. Liste gg. Freiumschlag oder per E-Mail. Klaus Hesselschwerdt, Halde 5, 88636 Ilmensee

Märklin-H0-Anlage mit 36 Loks, Wagen, Brücken u. Oberleitung gegen Gebot zu verk. Tel. (0179) 1024339, priv.

Hochwertige Sammlermodelle Ep. II BR01, 01.10, 03, 05, 41, 42, 44, 45, 50, 52, 52 Kondens, 64, 86, 62 18, alle Modelle in Handarbeit mit Splitterschutzplatten + hochwertiger Tarnung versehen. Preis pro Lok von 180 - 290,- EUR. Walter-Arthur Opitz, Großhainer Str. 153, 01129 Dresden, Tel. (0162) 8172016 nach 20 Uhr

Hochwertige Wagensets, Handarbeit, V2-Raketen-Batterie-Pioniereinheit Teil 1, 960,- EUR; V2-Raketen-Batterie-Tankeinheit Teil 2, 910,- EUR; Jedes Set besteht aus 14 geladenen Wagen mit hochwertigen Fahrzeugen. Sets in Sommer- + Wintertarnung. Persönliche Übergabe, kein Versand. Arthur Walter, Großenhainer Str. 153, 01129 Dresden, Tel. (0162) 8172016

Beleuchtungen für Personenwagen in SMD-Technik. Tel. (0171) 4559873 www.modellbauelektronik.com G

Sachsenmodelle: 3 Städteexpress-Wagen je 20,- EUR; Fleischmann: Steuerwg., NV-Sitzwg.; Roco: NV-Sitzw Gepäckwg., je 10,-; 6 Güterwg. Roco, Piko, Prefo je 10,-; Tel. (030) 22324243

Gützold BR V200 035 DB, Fleischmann BR 212, Piko BR 23, BR ES 499 CSD E-Lok je 40,- EUR; Tel. (030) 22324243

Fleischmann, BR 218 (4938) plus Roco-Clean-Wagen 100,- Euro, Roco-Steuerwagen 44688 25,- Euro, Trix H0: Jahreswagen Profi-Club 35,- Euro. Tel. (02173) 15208

Piko BR 50 2 x alt, je 50,-; Sonderwagen 50 Jahre Piko 20,- Euro; Piko 2000 20,- Euro; Piko-Bierwagen 20,- Euro; Märklin 4066 4 x zus. 60,- Euro. Suche TEE von Hamo, eventl. Tausch VT 33 von Piko alt 60,- Euro; Sonderwagen Märklin 2002 25,- Euro; Hamo E 152 70,- Euro. Tel. (02822) 537501 ab 18 Uhr

Liliput: Seltenheit: 214.04 (BR 12) vergoldet, in Schauvitrine, unbespielt: 260,- Euro; Lil. 4001 BR (bad) DRG: 150,- Euro; 9102, BR 91, DRG: 95,- Euro; 106201, BR 62, DB: 170,- Euro. Tel. (06131) 362034 und Fax

Liliput 12603 VT 06, DB Ep. III, hellblau/grau, OVP, neu 3-tlg., incl. Versand 125,- Euro, Vorauskasse. Tel. (06421) 206551 8 - 16 Uhr, E-Mail: bepari@t-online.de

Verk. 3 Roco-Schnellzugwagen, praktisch neu für je 20,- Euro. Tel. (07340) 919186 tägl. außer 22.4. - 27.4.

Gützold: BR 42 0001, guter Zustand, im OK, VHB 120,-. Bild gibt's auf Wunsch per E-Mail. Michael Schätzer, Tel. (037204) 589705

H0-Sammlung DC + AC wird aufgelöst, z.B. Roco 43659 418 neu = 80,- Euro; Trix 2659 V218 = 60,- Euro; Hamo 8398 BR38 = 65,- Euro; Fl. 4078 BR78 DB fabrikneu = 110,- Euro; Brawa 0408 V119 DR neu = 75,- Euro; Piko 6010 = DR V130 neu = 35,- Euro; Lima 149730 ÖBB Transalpin = 95,- Euro; Riv. 1086 AC V-Lok Hersf. KB 85,- Euro; ca. 100 Loks + Wagen. Liste = 0,55 Euro von Siegfried Thomée, Ahornweg 6, 15831 Großziethen

2-L=Loks Piko: 50025 BR41 125,- Euro; 50009 BR 01.5 130,- Euro im OK. Nur probegelaufen. Maik Effenberg, Bergweg 2, 01768 Schlottwitz, Tel. (035053) 47206

DMV-Kleinserie G8.2 KPEV neu + OVP, Röwa Silberl. OVP, BR 96, Flm. Loks- u. Wagen OVP, Hamo, Wiking, Trix E 05, E19, BR 312 neu, OVP, Güz. BR 65, Piko VT 33, VT 137 DRG. Tel. (03473) 814610

Modell Eisen Bahner

Ihre private Kleinanzeige: 5 Zeilen für nur 5,- €



So geben Sie Ihre Anzeige auf:

1. Coupon (oder Kopie davon) faxen: (07524) 9705-45
2. Anzeigentext formlos per Brief oder Fax schicken
3. Coupon (oder Kopie davon) per Post schicken an:

MEB-Verlag, Anzeigenabteilung, Biberacher Str. 94, D-88339 Bad Waldsee



ANZEIGEN-BESTELLCOUPON

Die Anzeige ist
☐ **gewerblich** (pro Druckzeile 2,66 € + MwSt., **mindestens 3 Druckzeilen**) Gewerbliche Anzeigen werden mit „G" gekennzeichnet
☐ **privat** (je 5 Zeilen pauschal 5,- €. Beispiel: 1 - 5 Zeilen = 5,- €, 6 - 10 Zeilen = 10,- € usw.)
☐ **eine Chiffre-Anzeige** (Gebühr zusätzlich 8,- €)

Gewerbliche Anzeigen bitte per Lastschrift bezahlen oder Rechnung abwarten.

Der Text soll in der Rubrik

1 ☐ Verkauf allgemein	15 ☐ Verkauf Loks + Wagen N & Z	30 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude TT	70 ☐ Verkauf Bücher + Zeitschriften
2 ☐ Ankauf allgemein	16 ☐ Ankauf Loks + Wagen N & Z	31 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude TT	75 ☐ Ankauf Bücher + Zeitschriften
5 ☐ Verkauf Loks + Wagen H0	20 ☐ Verkauf Loks + Wagen allg.	35 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude N & Z	80 ☐ Verkauf Fotos + Dias
6 ☐ Ankauf Loks + Wagen H0	21 ☐ Ankauf Loks + Wagen allg.	36 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude N & Z	85 ☐ Ankauf Fotos + Dias
10 ☐ Verkauf Loks + Wagen TT	25 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude H0	40 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude allg.	88 ☐ Urlaub
11 ☐ Ankauf Loks + Wagen TT	26 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude H0	41 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude allg.	90 ☐ Dies + Das
			95 ☐ Börsen + Auktionen

_______ **mal ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen.** (Nach Anzeigenschluss eintreffende Anzeigen werden im nächsten Heft veröffentlicht.)

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon usw. in die Kästchen eintragen. Sie zählen bei der Berechnung mit. Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

Name/Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

LKZ/PLZ/Ort

Telefon inkl. Vorwahl   Fax

Ich bin Abonnent ☐ Ja ☐ Nein

☐ Den Betrag von € _______ buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) ab. (Gilt nicht für Ausland).

Konto-Nummer

Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag über € _______ liegt in bar / als Scheck bei.

Datum, Unterschrift

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den MODELLEISENBAHNER

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45

PLZ-Gebiet 0

- **01069 Dresden:** Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2;
- **01108 Dresden:** Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372;
- **01237 Dresden:** Modellbau Peter, Reicker Str. 104;
- **01277 Dresden:** Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; Modelltechnik Großbahnen, Oehmestraße 16;
- **01307 Dresden:** Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66;
- **01326 Dresden:** Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; Modellbau + Bastlerbedarf, Friedrich-Wieck-Str. 8;
- **01445 Radebeul:** Modelleisenbahnen Klaus Grundkötter, Hauptstr. 22;
- **01468 Moritzburg:** Eisenbahnladen, Schloßallee 27;
- **01471 Radeburg:** Modellbahn Otto, Königsbrücker Str. 28;
- **01558 Großenhain:** Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16;
- **01594 Boritz:** Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8;
- **01662 Meißen:** Modell- u. Technik Meißen, Gerbergasse 7;
- **01773 Altenberg:** Elektro Rode Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24;
- **01796 Pirna:** Modellbahnen + Modellbau, Dohnaischer Platz 6 A;
- **01773 Altenberg:** Elektro-Rode, Rathausstr. 24;
- **01809 Heidenau:** Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4;
- **01844 Neustadt:** Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2;
- **01896 Pulsnitz:** Modelleisenbahn Modellbau Service A. Jünger, Julius Kühn Platz 9;
- **01904 Neukirch:** Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b;
- **01936 Königsbrück:** Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7;
- **02708 Löbau:** Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3;
- **02730 Ebersbach:** Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11;
- **02763 Zittau:** Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; Haltepunkt, Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32;
- **02826 Görlitz:** Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13;
- **02994 Bernsdorf:** Modelleisenbahn/Spielwaren, Dresdner Str. 26;
- **03048 Cottbus:** Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70;
- **04109 Leipzig:** Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4;
- **04159 Leipzig:** Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248
- **04229 Leipzig:** Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9;
- **04277 Leipzig:** Bahn + Hobby Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 152;
- **04279 Leipzig:** LGB-Station Bemmann im "Moritz-Hof", Zwickauer Str. 125;
- **04289 Leipzig:** Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275;
- **04315 Leipzig:** Dirk Bertram, Wurzener Str. 4;
- **04318 Leipzig:** Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Martinstr. 3;
- **04736 Waldheim:** Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27;
- **06108 Halle/Saale:** Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19;
- **06110 Halle:** Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm);
- **06114 Halle/Saale:** Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63;
- **06217 Merseburg:** Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54;
- **06231 Bad Dürrenberg:** TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13;
- **06406 Bernburg:** Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10;
- **06484 Quedlinburg:** Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Pölkenstr. 24;
- **06525 Sangerhausen:** Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 2 (Am Kino);
- **06528 Oberröblingen:** Spielwaren - Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Haupstr. 65;
- **06547 Stollberg:** Der Modellbahnhof W. Gurniak & Partner GbR, Bahnhof 1;
- **06556 Artern:** Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34 ;
- **06618 Naumburg:** Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4;
- **06667 Weißenfels:** Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A;
- **06749 Bitterfeld:** Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45;
- **06774 Söllichau:** TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23;
- **07381 Pößneck:** Günthers, Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75;
- **07607 Eisenberg:** Modellbahnshop, Inh. Heinz Marek, Steinweg 18;
- **07937 Zeulenroda:** Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31;
- **07980 Berga/Elster:** Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19;
- **08107 Kirchberg:** Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2;
- **08223 Falkenstein:** Falkensteiner Modellbahnstube, Hauptstr. 32;
- **08262 Tannenbergsthal:** Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a;
- **08280 Aue:** C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1;
- **08289 Schneeberg:** Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell, Peter Lorenz, Stollnhof 1;
- **08297 Zwönitz:** Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn-Spitzner, Albertistr. 16;
- **08523 Plauen:** Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145;
- **09113 Chemnitz: DG-ModellBahnVersand Dietmar Goller, Bergstr. 4**
- **09127 Chemnitz:** Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249;
- **09212 Limbach-Oberfrohna:** Modellbahnladen Susanne Sabsch, Querstr. 17;
- **09326 Geringswalde:** Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 66;
- **09355 Gersdorf:** Tool Power, Modell + Modellbahnen, Inh. Ralf Kötteritz, Siedlerweg 1a;
- **09366 Stollberg:** Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17;
- **09419 Thum:** W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5;
- **09456 Annaberg-Buchholz:** Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72;
- **09465 Neudorf/Erzgebirge:** Fahrkartenstüb'l im Bahnhof Neudorf, Am Bahnhof 6 c;
- **09496 Marienberg:** Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

PLZ-Gebiet 1

- **10178 Berlin:** Breier Spielbahnhof, Alexander Platz, Berlin Mitte
- **10318 Berlin:** Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104;
- **10405 Berlin:** Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2;
- **10409 Berlin:** Modellbahn u. Modellbau Fliegender Hamburger, Inh. Detlef Appel, Erich-Weinert-Str. 142;
- **10437 Berlin:** Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73;
- **10589 Berlin:** Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16;
- **10627 Berlin:** Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28;
- **10711 Berlin:** Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 22-23;
- **10717 Berlin:** Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39;
- **10789 Berlin:** Micha's Bahnhof, Nürnberger Str. 24 a; Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51;
- **10827 Berlin:** Hajo's Spielzeugland, Kolonnenstr. 5 - 6; Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2;
- **10967 Berlin:** Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7;
- **12051 Berlin:** Hardenberg LGB-Station Modell-Großbahnen, Siegfriedstr. 1;
- **12105 Berlin:** Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2;
- **12109 Berlin:** Modellwelt, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Mariendorfer Damm 45;
- **12109 Berlin:** Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14;
- **12157 Berlin:** Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9;
- **12163 Berlin:** Lokschuppen, Markelstr. 7;
- **12437 Berlin:** Reiner's Modellbahn-Padies, Kiefholzstr. 186
- **12542 Berlin:** "Zum alten Dampfross", Mike Lorbeer, Rudower Str. 70;
- **12621 Berlin:** Modellbahn-Sachse, Planitzstr. 9;
- **12689 Berlin:** Modelleisenbahnen Barbara Krüger, Wittenberger Str. 68;
- **13088 Berlin:** Modellbahntreff Fritko, Smetanastr. 10;
- **13189 Berlin:** Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48;
- **13359 Berlin:** Breier Modellbahnen, Mareike Biggam, Koloniestr. 143/Osloer Str., Berlin/Wedding
- **13581 Berlin:** Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A;
- **14057 Berlin:** Breier Modellbahnen, Kaiserdamm 84, Berlin/Charlottenburg
- **14169 Berlin:** Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37;
- **14467 Potsdam:** Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20;
- **14469 Potsdam-Eiche:** Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89;
- **15344 Straußberg:** Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2;
- **15711 Königs Wusterhausen:** Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5;
- **15831 Mahlow:** Weichenläufer Modellbahnen, Bahnhofstr. 16;
- **15907 Lübben:** Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4;
- **16225 Eberswalde:** Lok in-Roll out, Inh. Thiele und Hutfilz, Eisenbahnstr. 75;
- **16303 Schwedt/Oder:** Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B;
- **16321 Bernau:** Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13;
- **16352 Basdorf:** Hobbythek in Basdorf, Inh. Dieter Finster, Birkenstr. 83;
- **17033 Neubrandenburg:** Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg;
- **17235 Neustrelitz:** Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31;
- **17291 Prenzlau:** Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28;
- **17309 Pasewalk:** Modelleisenbahn & Modellbau Rast, Grabenstr. 4;
- **17438 Wolgast:** Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63;
- **17489 Greifswald:** Schildhauer-Modellbahn-Center, Schuhhagen 28/29-1.Etage;
- **18055 Rostock:** Modelleisenbahnen Schultz, Lange Str. 3;
- **18057 Rostock:** Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Friedhofsweg 2;
- **19053 Schwerin:** Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str.9, Burgseegal; Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5;
- **19243 Wittenburg:** Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12;
- **19322 Wittenberge:** Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

PLZ-Gebiet 2

- **20255 Hamburg:** Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70;
- **20354 Hamburg:** Wede Fachhandlung /im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36 ;
- **22083 Hamburg:** Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1;
- **22087 Hamburg:** Modellbahn Hesse, Landwehr 29;
- **22113 Oststeinbek:** Engel-Modellbahnen, Im Hegen 4;
- **22177 Hamburg:** Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251;
- **22299 Hamburg:** Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171;
- **22393 Hamburg:** Modellbahn-Center Hamburg, Stadtbahnstr. 40;
- **22767 Hamburg-Altona:** Modellbahnkiste Wolter, Ehrenbergstr. 72;
- **22848 Norderstedt:** Modellbahnstation Behm, Am Tarpenufer 6;
- **22880 Wedel:** Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42;
- **23966 Wismar:** Modellbahn Börse, Dankwartstr. 52;
- **24103 Kiel:** Gleis 7 Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9;
- **24223 Raisdorf:** Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52;
- **25348 Glückstadt:** Meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13;
- **25524 Itzehoe:** Spielzeug John, Feldschmiede 23;
- **25746 Heide:** Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4;
- **25813 Husum:** Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a;
- **26789 Leer:** Hobby-Shop, Bremer Str. 6;
- **28217 Bremen:** Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75;
- **28237 Bremen:** Roland Modellbahnstudio GmbH & Co. A. Schuchardt + Partner, Gröpelinger Heerstr. 165;
- **28779 Bremen:** Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111;
- **28865 Lilienthal:** Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96;
- **28870 Ottersberg:** Dodenhof ;
- **29225 Celle:** Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

PLZ-Gebiet 3

- **30159 Hannover:** Karstadt Sport & Spiel, Große Packhofstr.;
- **30419 Hannover:** Train & Play, Herrenhäuser Str. 53;
- **30161 Hannover:** Im Gleisdreieck, Raschplatz 1E;
- **31135 Hildesheim:** Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213;
- **31177 Harsum:** Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49;
- **31224 Peine:** City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2;
- **31515 Wunstorf:** Der Eisenbahn-Keller, Lange Straße 20-22;
- **31582 Nienburg:** Emil Twele, Langestr. 53;
- **32427 Minden:** Modellbahnen Born, Königsstr. 132 a;
- **33098 Paderborn:** Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32;
- **33102 Paderborn:** Modellbahn-Modellbau MMZ, Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7;
- **33332 Gütersloh:** Modellbahnladen J. Welthöner, Kampstr. 25;
- **33602 Bielefeld:** Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12;
- **33613 Bielefeld:** Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21;
- **34117 Kassel:** Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9;
- **34123 Kassel: Spielwaren Walter Raabe, Leipziger Str. 153**
- **34133 Kassel:** Treffpunkt Eisenbahn, Altenbanauer Str. 133;
- **34414 Warburg:** Modelleisenbahnen - Modellbau, Zur Diemelmühle 11;
- **35510 Butzbach:** Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2;
- **35708 Haiger:** Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1;
- **37176 Nörten-Hardenberg:** Adolf Scheer, Lange Str. 95;
- **37213 Witzenhausen/Werretal; Hobby + Technik**
- **37235 Hessisch Lichtenau:** Kaufhaus Frank, Poststr. 12;
- **37308 Heilbad Heiligenstadt:** Roland Conrad Modelleisenbahn & Elektrotechn., Stubenstr. 11;
- **37431 Bad Lauterberg:** H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92;
- **37431 Bad Lauterberg:** LGB-Station, Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4;
- **37603 Holzminden:** Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32;
- **38100 Braunschweig:** Auto & Bahn, Modelleisenbahnen und mehr, Bäckerklint 3;
- **38100 Braunschweig:** Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16;
- **38104 Braunschweig:** Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71;
- **38124 Braunschweig:** Modellbahnen Broders, Inh. Guido Broders Jenasteg 6;
- **38300 Wolfenbüttel:** Modellstube, Breite Herzogstr. 24;
- **38820 Halberstadt:** Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34;
- **38855 Wernigerode:** Harzer Reise & Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51;
- **39104 Magdeburg:** Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str.9;
- **39108 Magdeburg:** Modellbahn-Voigt Olvenstedter Str. 51;
- **39218 Schönebeck:** Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220;

• **39326 Samswegen:** Olaf Ehrlich, Ercosat, Meseberger Str. 14;
• **39343 Süplingen:** Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;
• **39576 Stendal:** Modellbahnfachgeschäft Ehrig, Breitestr. 32;

PLZ-Gebiet 4

• **40217 Düsseldorf:** Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6;
• **40625 Düsseldorf:** Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15;
• **40721 Hilden:** Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12;
• **40878 Ratingen:** Modellbahn-Auto-Laden,Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47
• **41236 Mönchengladbach-Rheydt:** Spielwaren Weiß, Hauptstr. 14;
• **41334 Nettetal - Kaldenkirchen: Modelleisenbahnen und Zubehör** Willy Trienes, Venloer Str. 6;
• **41460 Neuss:** Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17;
• **41836 Hückelhoven:** B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29;
• **42281 Wuppertal:** Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45;
• **42281 Wuppertal:** Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90;
• **42289 Wuppertal:** Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218;
• **42697 Solingen:** Modellbahnbörse Koch u. Schui, Bonner Str. 26;
• **42699 Solingen:** Modellbahnhof, Merscheiderstr. 23;
• **44135 Dortmund:** Karstadt Sport & Spiel (Spielwarenabt.), Ostenhellweg 34;
• **44141 Dortmund:** Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227;
• **44287 Dortmund:** Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133;
• **44787 Bochum:** Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Herner Str. 278; Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG,Dr.-Ruer-Platz 6;
• **45145 Essen:** Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29;
• **45279 Essen-Steele:** Kracht & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a;
• **45476 Mülheim/R.:** Lenny's Bahnshop, Oberhausener Str. 141;
• **45479 Mülheim:** Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2;
• **46238 Bottrop:** Technoshop, Horster Str. 262;
• **46427 Emmerich:** Rail Art Video;
• **46483 Wesel:** Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33;
• **47051 Duisburg:** Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8;
• **47798 Krefeld:** Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 64 - 66;
• **47803 Krefeld:** Hermann Modellbahnen Inh. Karl Heinz Hermann, Hülser Str. 128;
• **47829 Krefeld:** Modellbahnzentrum Uerdingen, Niederstr. 83;
• **48145 Münster:** WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21;
• **48153 Münster:** Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157;
• **49078 Osnabrück:** JB Modellbahn-Service GmbH Inh. Jürgen Bergschneider, Lotter Str. 16;
• **49356 Diepholz:** Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;
• **49808 Lingen/Wachendorf: Modellsport Gerd Lübbers, Mühlengraben 4;**

PLZ-Gebiet 5

• **50226 Frechen:** Kiosk Parge, Freiheitsring 2;
• **50321 Brühl:** Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30;
• **50667 Köln:** SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48;
• **50827 Köln:** Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664;
• **51105 Köln:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20;
• **51379 Leverkusen:** Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173;
• **51381 Leverkusen:** Spiel & Hobby Studio, Quettlinger Str. 200;
• **51483 Bergisch Gladbach:** Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180;
• **51515 Kürten:** Eisenbahn u. Modellbau Klaus Spisla, Zum Wickchen 12;
• **51645 Gummersbach:** Eisenbahmuseum Dieringhausen, Hohlerstr. 2;
• **52062 Aachen:** Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11-15;
• **52134 Herzogenrath:** Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5-7;
• **52372 Kreuzau:** Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59;
• **52441 Linnich:** Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A;
• **53111 Bonn:** Modellbahnstation Bonn, Rosental 52; Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg, Inh. Winfried Lucht, Stiftsplatz 5;
• **53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler:** Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51-52;
• **53859 Niederkassel:** Müller's Modellspielwaren Shop, Spicherstr. 8;
• **55130 Mainz:** Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91;
• **55568 Staudernheim:** Haulk's Sammlereck, Inh. Gabi Schulz, Seegasse 2
• **56070 Koblenz-Lützel:** Margot's Modelleisenbahnen, Schüllerplatz 10 - nähe alter Moselbrücke-;
• **56564 Neuwied:** Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50;
• **57076 Siegen:** Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24;
• **57399 Benolpe:** Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen;
• **58135 Hagen (Haspe):** Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7);
• **58452 Witten:** Fa. Franz Engel, Spielwaren/ Modellbahnfachabteilung, Ruhrstr. 26;
• **58511 Lüdenscheid:** Gustav Diels Nachf. Uhren-Schmuck-Lehrmittel, Werdohler Str. 5;
• **58553 Halver:** Modellbahn Betriebswerk Steinhauer, Von-Vincke-Str. 13;
• **58762 Altena:** IGE Altena, v.d. Uwe Aman;
• **59065 Hamm:** Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56;
• **59269 Beckum:** Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6;
• **59394 Nordkirchen:** Spiele-Zug, Bergstr. 14;
• **59457 Werl:** Angelika's Modellbahn- und Spielzeugbörse, Hammer Str. 44;
• **59555 Lippstadt:** Spielzeugland Kerstin, Spielplatzstraße 5-7;

PLZ-Gebiet 6

• **60311 Frankfurt:** Spielzeugkiste E. Häfner Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31;
• **60431 Frankfurt:** PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195;
• **63619 Bad Orb:** Peter Schauberger, Martinusstr. 16;
• **63654 Büdingen:** Modell + Technik Rainer Mäser, Bahnhofstr. 37;
• **63897 Miltenberg:** Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22;
• **64283 Darmstadt:** Der Lokschuppen, Kirchstr. 18;
• **64720 Michelstadt:** Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14;
• **65428 Rüsselsheim:** Speed Bewegung um Hobby, Inh. Jens Andree, Darmstädter Straße 12; Wenz Modelleisenbahnen und Zubehör, Karlsbader Str. 45;
• **65510 Idstein:** Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16;
• **66589 Merchweiler:** Modellbahn-Hobbycenter-Saar, Auf Pfuhlst/Gewerbegebiet;
• **67069 Ludwigshafen:** Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Friedrichstr. 2;
• **67071 Ludwigshafen:** Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerplatz 1;
• **67112 Mutterstadt:** Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28;
• **67227 Frankenthal:** Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, Kopernikusstr. 16;
• **67655 Kaiserslautern:** DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Eisenbahnstr. 55;
• **67806 Rockenhausen:** Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9;
• **68259 Mannheim:** Roland Botsch, Ziethenstr. 54;
• **68309 Mannheim-Käfertal:** Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20;
• **68519 Viernheim:** HobbyKit, Heidelberger Str. 48;
• **69214 Eppelheim:** Modellbahnen Schuhmann, Schützen-/Ecke Richard-Wagner-;

PLZ-Gebiet 7

• **70173 Stuttgart:** Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10;
• **70176 Stuttgart:** Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35;
• **70178 Stuttgart:** Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.;
• **70329 Stuttgart:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim;
• **71032 Böblingen:** Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44;
• **71272 Renningen:** Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8;
• **71272 Renningen:** HS Modellbahntechnik, Weil der Städter Str. 21, 71272 Renningen
• **71334 Waiblingen-Beinstein:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31;
• **71672 Marbach:** Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35;
• **71732 Tamm:** Bomo Modellbahn, G. Bortlik, Schomdorfer Weg 17;
• **72127 Kusterdingen:** GK Modellbau, Weingartshalde 10;
• **73207 Plochingen:** Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10;
• **73630 Remshalden:** E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40;
• **73660 Urbach:** EVA H. Colberg, Dieselstr. 16;
• **73760 Ostfildern:** VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94;
• **74072 Heilbronn:** Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88;
• **74613 Öhringen:** Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7;
• **74747 Ravenstein: Modellbau Höhlein, Gladiolenweg 1;**
• **75172 Pforzheim:** Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12;
• **75233 Tiefenbronn:** Modell-Bahn-Hennig, Schongauerstr.1;
• **76133 Karlsruhe:** F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24;
• **76137 Karlsruhe:** Eisenbahnlädle Jürgen Flößer, Augartenstr. 56;
• **76185 Karlsruhe:** Spiel und Freizeit, Greschbachstr. 3c;
• **76275 Ettlingen:** Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1;
• **76646 Bruchsal-Untergrombach:** idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4a;
• **76684 Östringen:** Hees Elektrotechnik Georgstr. 7;
• **78050 Villingen-Schwenningen:** Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30;
• **78054 VS-Schwenningen:** RS-Modelleisenbahnen,
• **78462 Konstanz:** Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1-3;
• **78713 Schramberg:** Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26;
• **79098 Freiburg:** Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12;
• **79183 Waldkirch:** Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20;

PLZ-Gebiet 8

• **80634 München:** Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19;
• **80992 München:** Modellbahnprofis Riffler & Ruhland OHG, Feldmochinger Str. 35;
• **81667 München:** Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33;
• **82110 Germering:** Günther F. Hödl Modellbahnen, Otto-Wagner-Str. 4;
• **83352 Altenmarkt:** Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4;
• **84307 Eggenfelden:** Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14;
• **84375 Kirchdorf:** Toys + Tech J. Beicken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4;
• **85354 Freising:** Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50;
• **85368 Moosburg a.d. Isar:** Tabakbörse Holmes (im MiniMal), Neue Industriestr. 7;
• **85599 Parsdorf: Züge & Zubehör, W. Dauner, Dorfplatz 8;**
• **85764 Oberschleißheim:** Eisenbahnparadies Oberschleißheim, am Fohlengarten 10 B
• **88601 Messkirch:** O. Veeser Inh. Oskar Häuptle, ;
• **88630 Pfullendorf:** Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22;
• **89073 Ulm:** Spielwaren Sindel GmbH & Co. KG, Neue Str. 77;
• **89275 Thalfingen:** Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2;
• **89537 Giengen:** Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

PLZ-Gebiet 9

• **90402 Nürnberg:** Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36;
• **90419 Nürnberg:** Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109;
• **90459 Nürnberg:** Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölkernstr. 34;
• **90762 Fürth:** Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Bahnhofplatz 8b;
• **91054 Erlangen:** Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16;
• **92729 Weiherhammer:** Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26
• **94061 Waldkirchen:** Erwin Pollner, Marktplatz 10;
• **94315 Straubing:** Modellbahnen Kempt, Innere Frühlingstr. 2;
• **95028 Hof/Saale:** Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25;
• **95615 Marktredwitz:** Hans Hofmann Modellbahn-Börse, Markt 46;
• **96215 Lichtenfels:** Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12;
• **97437 Hassfurth:** Modellbau Kelling, Hofheimer Str. 11;
• **97828 Marktheidenfeld:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Untertorstr. 12;
• **97842 Karbach:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14;
• **98530 Dillstädt:** Modellbahn-Shop Pabst, Obernrohrerweg 4 A;
• **98574 Schmalkalden:** Modellbauzentrum Weidenbrunn, Gothaer Str. 32;
• **98617 Meiningen:** M&S Modellbahnshop, Utendorferstr. 12;
• **98693 Ilmenau:** Gleis 3 Modellbahnfachgeschäft, Pfortenstr. 31;
• **99084 Erfurt:** Haus des Buches Carl Habel GmbH, Anger 7;
• **99086 Erfurt:** bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149;
• **99310 Arnstadt:** Modellbau-Welt, Matthias Henning, Erfurter Str. 39
• **99423 Weimar:** Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanenseestr. 56;
• **99510 Apolda:** Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41;
• **99610 Sömmerda:** Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4;
• **99752 Bleicherode:** Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25;
• **99867 Gotha:** In der City, Mönchelsstr. 23; Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

Belgien

• **7850 Edingen/Enghien:** Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst;

Dänemark

• **2860 Söborg:** Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

Frankreich

• **75009 Paris:** Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Dovai;

China

• **Hong Kong:** Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F., Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung;

Niederlande

• **2283 VJ Rijswijk:** De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462;
• **4845 CE Wagenberg:** De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2;
• **5614 GB Eindhoven:** Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A;
• **9466 PG Gasteren:** Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

Österreich

• **1060 Wien:** Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5;
• **1070 Wien:** Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26;
• **4810 Gmunden:** Modellbahnecke, Bahnhofstraße 43;
• **4563 Micheldorf:** Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

Schweden

• **14222 Trangsund:** Jeco AB Wholesale-Distribution, Edbovagen 22;
• **21144 Malmö:** Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

Schweiz

• **2543 Lengnau:** Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A;
• **4051 Basel:** Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22;
• **4053 Basel:** Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23;
• **5432 Neuenhof:** Tivoli Hobby u. Modellbahnen AG, Züricher Str. 156;
• **8055 Zürich:** Gubelmann Modellbau, Friesenbergstr. 110;

Tschechische Republik

• **11000 Praha:** Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42;
• **12000 Praha 2:** Zum Eisenbahnkönig, U krále zeleznic, Mánesova 42;

Ungarn

• **H-1084 Budapest:** Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10;

Märklin: Kittel 3425 = 140,-; 3030 = 100,-; ICE Sinus = 550,-; BR 03 031022 = 150,-; Wg.-Set 48446 = 40,-; 4675 = 20,-; 4066 = 25,-; 4068 = 25,-; 4072 = 35,-; 48038 = 20,-; 4153 = 20,-; 4130 = 20,-; 47716 = Mannesm.-Rungenwg. = 30,-; weitere Loks u. Wagen, bitte Liste anfordern bei Hans-Peter Heiland, Wandsbeker Stieg 31, 22087 Hamburg, Tel. (040) 400495 und Fax

Lima: Transalpin-Zug 4010: 95,- Euro; TEE-Triebzug RAe 1051, 4-teilig: 140,- Euro; SBB-Tw RBe4/4 (208 031): 80,- Euro; DSB-Y-Lok MZ1 (208 135): 70,- Euro; Mä./Hamo: E03 (Mod.-Jahr 69): 170,- Euro. Tel. (061 31) 362034 und Fax

Piko E 63, 50-er Jahre, OVP; VT 33 BR80, 81, 50, 42, 23, E 44 AEG/Siemens, E 46, Wagen, Häuser, Autos: Wiking, Espewe, Literatur, MEB ab 1952, Miba, Eisenb.-Journal, Flm.-Drehscheibe. Tel. (03473) 814610

Verkaufe Märklin H0: Teil meiner Sammlung, ca. 100 Loks + 200 Wagen, meist im OK. Norbert Brunner, Dorfstr. 7, 32584 Löhne, Tel. (05732) 72749 Liste geg. E-Mail / Freiumschl.

Verkaufe H0-Loks: Trix, Roco, Tr. BR 10 Dampflok 22705 300,- Euro. Ro. VT/VS98 63020 80,- Euro. Tel. (099 31) 72288

Piko BR 0.15 Schnellzugset original-verp. neu, Piko 110 mit 1 Zementsilow. + 1 Klappdeckelw. wie vor.; Piko 106 neu, geg. Gebot Tel. (09126) 5238

Verk. H0: Schicht Doppelstock 4-tlg. 50,- Euro; Herr BR 99 130,-; Hänger 35,-; Piko BR 55 40,-; BR 89 45,-; BR 80 40,-; BR 81 60,-; VT 33 45,-; BR 50 60,-; Nohab 60,-; E7001 60,-; E 44 40,-; Gü. V110 30,-; V118 60,-; V200 40,-; BN150 30,-; VT185 45,-; Mä. E 63 WS 50,-; BR 24 WS 50,-; BR 89 WS 25,-; Russ. BR W724 50,-; VT 135 35,-; Gü.-Fahrwerk BR 42 50,-. Ehrenhardt Garbisch, Tel. (0345) 8055946

Lili. Wien BR 45 Foto, VT 33 DRB, Wiking, Espewe, Hamo, Fleischmann, Piko, Literatur, Kataloge, Trafos, Tastenpulte, Automodelle, werksneue Vitrine, Zubehör Tel. (03473) 814610

Einzelstück Piko E 4402, grau, BW. München 1930; Pr. BR 23, 24, 38, 41, 50, 52 Kondens., 55, 66, 80, 81; Brawa OVP + neu; Kö. BR 232, E 42, 242, E 95, usw.; Espewe-Modellautos. Tel. (03473) 814610

Kostenlose Neuheiten- und Gesamtpreisliste für H0 erhältlich bei: Der Modellversand, W. Schulz, Auf Wamescht 32, 66780 Rehlingen-Siersburg. Tel. (06833) 8001, Fax: 8588, E-Mail: dermodellversand@t-online.de **G**

Rivarossi, Liliput, Roco, Klein, Trix, usw.: z.B. Rivarossi: 1325 Baldwin SNCF 179,-; 1329 BR 77 DB 1 1340 BR 98 DR 129,-; 1341 Pacific SNCF 109,-; 1384 BR 89 DR 119,-; 5208 GR 685 FS Turbine 249,-; 1752 D245 FS orange 79,-; 1400 E454 FS rot 139,-; 1405 E428 FS braun 159,-; 2513 DIWL silbern FS 24,-; 3539 TEN DB blau 29,-; 3540 TEN SNCF blau 28,-; usw.!! Umfangreiche "Roco-Riv-Liste" nur gegen 1,- Freiumschlag!! Zentral-Station, An-, Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 **G**

Piko H0: BR 50 + BR 86 + 106 + 120 + 81 + 01 + 89 + VT 135 mit Beiw. je 55,-; SVT 137 3-teilig 70,-; DRG 90,-; BR 130 + 55 + 110 + V 100 + 118 je 35,-; BR 24 + 64 + 75 je 39,-; BR 66 55,-; E 69 + BN 150 je 24,-; Doppelstock Schicht 30,-; Oberlichtwagen + Langenschwalbacher je 12,-; Gützold BR 119 100,-; V 240 130,-; Roco BR E 17 DR ost 110,-; viele Wagen, alles i.O! Tel. (0340) 2212094

Piko, Gützold, Schicht: Packungen / Loks / Wagen / Zubehör solange vorrätig. Neuwertig und gebraucht, z.B. BR 38 mit Güterzug 100,-; 50011 BR 03 151 DR 109,-; BR 23 Wittebl. 108,-; Preuß. G8/1 (BR 55) 57,-; BR 55 NS 56,-; BR 66 54,-; BR 91 95,-; BR 106 silbern 61,-; BR 110 DR 51,-; Reihe 1122 DSB 75,-; E44 DR 39,-; VT 137 3-teil. violett/elfenb. 93,-; Eilzugw. 16,-; Kesselw. 4-achs. ÖBB 9,50; off. Güterw. CSD 3,-; Tonnend. DR 3,-; 100 gerade 1/1 40,-; 2/3 gerade 100 Stück 25,-; Baus. Bhf. Grünberg 10,-, usw.! Umfangreiche "Piko-Liste" nur gegen 1,44 Freiumschlag! Zentral-Station, An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 **G**

Verk. von Pico ET 25a silbern mit Stromabnehmer 90,- Euro; E 44 von Rehse ohne Motor, BR 03 von Rebin. Angebote an: Peter Wolfsteller, Ahornring 29, 04828 Bennewitz

Märklin H0: Ersatzteile, Loks, Wagen, Oberl., Brücken, viel Zub. u. Kleinteile. Delta 6607 u. 6608, Signale, Prospekte, usw. Tel. (02754) 2123 37 oder DB@Pagos.de

Suche Modellbahnsammlungen von Märklin / Roco / Fleischmann / Trix etc.; Seriöse, schnelle Abwicklung, Barzahlung und Selbstabholung. Krieg, 55576 Sprendlingen, Tel. (06701) 2873 **G**

ANKAUF
Loks + Wagen H0

Suche Brawa: 110 639-2 neu oder gut erhalten. Tel. (0175) 2233587

Suche für TEE-Schnellzugwagen, DB, Lima Nr. 309532K, LüP 303 mm: kompl. Zurüstsatz. Olaf Scheja, Erzstr. 13, 08340 Schwarzenberg, Tel. (03774) 329307

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Funk: (0173) 2903578,

Trix Express gesucht. Loks, Wagen, Kataloge, Zubehör. Suche noch Sonderzeitschriften von Eisenbahn-Journal. Hermann Joerissen, Alte Landstr. 162, 41844 Wegberg, Tel. (02434) 24666

Kaufe Modelleisenbahn H0, Gleich-/Wechselstrom. Zahle 35% vom Neupreis. Gerne ganze Sammlung. Liste Daniel Kühne, Aachener Str. 61, 52349 Düren, Tel. (02421) 7800570

Sie haben die H0-Modelleisenbahn-Sammlung, die ich suche. Bitte rufen Sie an. Tel. (02256) 695 oder Fax (02256) 7408

Modelleisenbahnen v. Liebhaber gesucht, alle Spurweiten, nur Vitrinen- und neuwertige Modelle anbieten. Tel. (0172) 2020433

Suche Roco-Lok BR 232 800-3 mit ESU-Sound und Lima-Getreidewagen 4-Achser DR, auch mehrere, zu fairen Preisen. Tel. (035200) 20221 renobaersch@aol.com

Suche von Brawa BR 110 639-2 DR mit der Best.-Nr.: 0423. Angebote mit Preis an (0172) 9854227.oder Tel. (030) 5641518 E-Mail: baerchen.halw.michael@t-online.de

Welcher gutherzige Mensch verschenkt defekte Modellbahnen an ein armes Kinderhaus? Bitte senden Sie es an: Georg Link, Von-Heydenstraße 8, 48683 Ahaus

Suche Trix Int.: Diesellok 22448 - V140 und Flm.-Steuerwg. 5640 - Silberling. Tel. (07343) 6829 (Anrufbeantw.)

Suche immer noch Röwa-216, türkisbeige, Kat.-Nr. 1203, OV, diverse Röwa-Cont.-Wagen, 2- + 4-achsig, OV, sowie Container-Sammelpackung 5020, 5021 + 5022, außerdem etliche Roco-KK-Nachrüstsätze 4481 und ähnlich einzusetzende Typen! Ich zahle reell und fair, aber nicht ohne Hirn. Zum größten Teil kenne ich das Röwa-Preisniveau und weiß durchaus die Spreu vom Weizen zu trennen! Schwätzer und Abzocker mögen mich bitte mit Pseudo-Angeboten verschonen! Wolfgang Philipp, Sebastianstr. 8, 59939 Olsberg

Suche: Lima-Wagen Apfelpfeil. Alexander Mossbauer, Tel. (0385) 5559076

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung, auch Geschäftsauflösungen, zu fairen Preisen. Tel. (06061) 921692 o. (0171) 1274757, Fax (06061) 921693 **G**

VERKAUF
Loks + Wagen TT

Modellbau Höhlein Versandhandel www.modellbau-hoehlein.de oder Tel. (06297) 929626 **G**

Zeuke TT-Bahn 2 x V200 CCCP a 90,- Euro, OK; BR 23 OK a 40,- Euro; 2 x V221 35,- Euro; V180 35,- Euro OK; E94 50,- Euro OK; V75 40,- Euro OK; V200 1 x BB 1 rot 2 x V36 grau a 35,- Euro; 1 VT 209070 mit Häng. 40,- Euro; BR 92 25,- Euro; BR 81 25,- Euro und Wagen 5,- + 10,- Euro. Tel. (06741) 2769

www.tt-koch.de **G**

Zeuke TT V200 50,-; BTTB BR 35 + 23 je 55,-; BR 86 + 254 + 110 je 45,-; BR 242 + 118 + Triebw. + Beiw. + 211 je 35,-; BR 107 + grün je 30,-; BR 81 + 92 + V36 je 24,-; BR 221 30,-; BR 130 25,-; BR 92 + 120 + E-Lok Start je 10,-; Roco 132 DR 100,-; Tillig BR 119 + 11 je 95,-; Jatt 106 110,-; Signale + Häuser, viele Wagen, Schaltrelais je 5,-; Trafo FZ 125,-. Alles i.O! Tel. (0340) 2212094

ANKAUF
Loks + Wagen TT

Rokal und Berliner TT-Bahnen gesucht, Loks, Wagen, Ersatzteile. Udo Vollbracht, Mittelstr. 20, 58332 Schwelm, Tel. (02336) 81352 ab 20.30 Uhr

VERKAUF
Loks + Wagen N & Z

N: WLE-72 "Beckum" THS m. Zertifikat Aufl. 50 St. 300,- Euro; Nm: 997245 DR / HSB Thonf. 273 350,- Euro; N: Dampf-, Diesel- u. E-Loks, Werks- u. NE-Bahnen, VT 203 / VS 252, Ar 0294, HKBr + 50 / VS 61, Mt 12988 Klaus Borges, Alsenstr. 20, 46045 Oberhausen, Tel. (0208) 8529 44 Liste geg. Freiumschlag 0,55 Euro

Minitrixanlage, 134 x 67 cm groß, 2 Stromkreise, 2 Trafos, 3 kl. Loks, 13 Waggons, Magnetartikel, Häuser, Bäume, Bahnhof, kl. Zubehör, VB 350,- EUR. Tel. (0511) 416889 ab 18 Uhr

Fleischmann: 7896 BR 38 DB Wannent. + Eilzugw. 60er 169,-; 7093 BR 94 DR 88,-; 7094 BR 94 DB 87,-; 7138 BR 39 DB 109,-; 7156 BR 56 DRG 103,-; 807156 BR 56 grau 128,-; 7159 BR 38 DR 90,-; 7160 BR 038 DB 79,-; 7071 BR 012 DB 89,-; 7229 BR 212 DB neurot 65,-; 7231 BR 212 türkis 62,-; 7239 BR 218 DB orange 89,-; 7326 BR 141 grün DB 88,-; 7327 BR 141 DB neurot 90,-; 7329 BR 141 DB S-Bahn-Ausf. 89,-; 7336 BR 110 DB neurot 79,-; 7348 BR 111 beige/blau 84,-; 7350 BR 120 DB beige/rot 89,-; 7415 Pendolino türkis/grau 135,-; usw.!! Alles neuwert.! Weitere Fahrzeuge auf Anfrage, auch gebrauchte! Zentral-Station, An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 **G**

Verkauf wegen Spurwechsel: Loks und Wagen, Gleism. Fl. piccolo. Roll. Mat. ca. 40 % v. Neuw.; Gl. 50 - 60 %. Jürgen Lemke, Tel. (030) 4121616 ab 18 Uhr

Verk. Trix N: 12035, 12088, 12831, 12045, 12854, 12833, Wagen: 15019, 15049, S-Wagen 17101.009, Post-M. 6602, 2 x Post-M.S-Güterw. Wolfgang Kappauf, Tel. (05154) 4397 ab 19 Uhr

N-Vitrinenmod. auf VB; AR2468, AR-LAP (103 + 3 Wg.) 2354; Flm. 39 (7139 + 4 Wg. - DRG); ARM 78 (2267) + DRG Eilz. (Roco) 02061 MTRIXE-44 (grau, 2033) + 10 Güterw. DRG DR-Doppelstock-4teilig MTRI 13389 + 13393. 181 Roco 23 330 + 4 DB Wg; RAG-Set Roco 240 14 Wien-Beton-Set MTRIX 15675 04 PE8 Life 7019 + 21; Amtrak E8 7156 + 3 x Bachm. 74355; Kato-Set 106-021. Bitte an Tel. (06441) 921723 nach 19 Uhr

Verkaufe V100 der DB (ohne Motor) für 50 Euro und V100 der DR für 50 Euro (Artikel-Nr. Fleischmann 7230 und Brawa 1428). Jonathan Klehr, Unterm Eberg 32, 58802 Balve, Tel. (02375) 913820 ab 17 Uhr.

300 Loks, 300 Bierwagen, Liste gegen 1,44 Euro in Briefmarken von: F. Gensheimer, PF, 66055 Saarbrücken

ANKAUF
Loks + Wagen N & Z

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Funk: (0173) 2903578

Spur N: Gepflegte Sammlung od. Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel. (09288) 925755, Fax (09288) 925904 oder E-Mail: wkuli@t-online.de

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Suche Mini-Club: 8108 Orient-Express. Tel. (06836) 3839 od. simon_ueberherrn@web.de

VERKAUF
Loks + Wagen allgemein

LGB 4072-P02 Indianerwappenwagen, mintgrün, Auflage 3000 Stk., 100,- Euro; Kühlwagen 4074-B02 = 75,- Euro, US-Caboose, gelb, 4065-L01 = 70,- Euro. Alles top. Zus. 220,- Euro. Tel. (02162) 359718

ANKAUF
Loks + Wagen allgemein

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Biete auch Wertgut-achten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zuhause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Heinbuckel 30, 69257 Wiesenbach, Tel.(06223)49413, Fax: 970415 oder Dr.Thomas_Koch@t-online.de.Suche FO-Panoramawagen von Bemo in H0m: 3288 202 AS 4022, 3288 206 AS 4026, 2388 207 AS 4027 und 2388 208 AS 4028. Bitte nur Wagen, die nicht zugerüstet und im OK verpackt sind, anbieten. Daniel Tempel, Tel. (09521) 4753

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (021 71) 737492 Funk: (0173) 2903578,

Wer gibt Feuerwehr Tom LGB Nr. 20030 preiswert ab? Ehemalige DM-Preisangebote zwecklos. Peter Pelz, An der Kappe 65 A, 13583 Berlin, Tel. (030) 33308083 und Fax

VERKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Viessmann-Formsignale 4500, 45 01, 4509, 4531 abzugeben. Ebenso Viessmann-Oberleitungsteile; Roco 4260 Schaltschwellen + 42618 Steuergerät für Drehscheibe. Liste mit Preisvorstellungen gegen R.-Porto; Hans Ottenstreuer, Bgm.-Dr. Rausch-Str. 7, 25774 Lehe

Roco-Line oB 13 x 42425, 6 x 42428, 3 x 42427, 2 x 42471, 1 x 42465, 1 x 42464, 1 x 42441, alles wie neu, zus. 80,- Euro. 3 x 10010 Weichenantr. je 5,- Euro. Oberl. H0 Hobbex: 110 St. SM, 30 St. TM, ca. 30 m Fahrdraht, Quertragewerke u. Zubehör, alles neuwertig, zus. 80,- Euro. Andreas Ebersbach, Tel. (03723) 414050

Ankauf
Zubehör + Gebäude H0

Suche Jouef-Lokschuppen- Bausätze, Artikel 1025, 1026, 8045, 8046, 8047. Tel. (04167) 921060 od. (0171) 3386416

Verkauf
Zubehör + Gebäude N & Z

Arnold-Gleise, ab 50 Cent, Weichen, Viessm.-Leuchten u. N-Autos, preisw. Liste gg. 55 Cent-Briefm. von: Joachim Cichoracki, Am Atzumer Busch 53, 38302 Wolfenbüttel

Ankauf
Zubehör + Gebäude N & Z

Spreewaldbahnhof Burg u.a. Spur G, wunderschön und wetterfest, viele Details 790,- VB. Bilder unter http://Modellbau-Kotsch.bei.t-online.de Tel. (03501) 548604 und Fax

Verkauf
Bücher + Zeitschriften

MEB, ab 1956 - 1994 gebunden, 1995 - heute lose, nur komplett zu verkaufen. Preis VS. Tel. (03901) 33459 ab 18 Uhr

Bücher - Hefte - Magazine - Eisenbahn. Liste geg. Rückporto. Karl Läufle, Ettensberger Str. 21, 87544 Blaichach i. Allg.

MEB-Jahrgänge 2000 (ohne Heft Nr. 1), 2001 und 2002 zu verkaufen für nur 25,- Euro plus Versandkosten Günter Schmidt, Finnentroper Weg 24, 13507 Berlin, Tel. (030) 4327208

An interessierten jungen Eisenbahnfan zu verschenken: Nicht komplette Jahrgänge EM u. ME 90 - 02. Tel. (0611) 66523

Miba, MEB, Eisenbahnmagazin, Bücher, Modellbahnkalender, Kataloge aus mehreren Jahrzehnten. Liste gegen Freiumschlag. Meier, Stassfurter Höhe 54, 06449 Aschersleben. Tel. (03473) 814610

EM Jahrg 1975 - 2000 6/80 - 4/81, 4 - 7/87 fehlen. Nur 75,00 Euro; Miba 1975 - 1976 gebunden nur 10,- Euro. F.J. Smit, Baarssloot 61, NL-3993 HD Houten, Tel. (0031-3063) 77118

Abzugeben: Ca. 800 Eisenbahnbücher, Fachliteratur, Bildbände (auch USA, Tschechei, Ungarn), Lehrbücher Lokbeschreibungen, Vorschriften, DB-/DR-Kursbücher ab 1965, Kursbücher Ausland 1970 - 2003, DB-Buchfahrpläne 2000 - 2002, Eisenbahnkarten, Die Reichsbahn ab Jahrg. 38. 36-seitige Liste 1,- Euro Rückporto. S. Knapp, Postf. 1407, 88308 Isny

Bevor der Reißwolf kommt! Modelleisenbahner, Eisenb. Magazin, ab 1996, Heft 0,50 Euro. Ausserdem Märklin-M-Weichen, günstig. Tel. (02301) 3182 od. (0171) 2648529

Historische Literatur, Plakate, Chronik der Eisenbahngeschichte, diverse Extras. Liste anfordern (mit frankiertem Rückumschlag) von Rudi Glaß, Brandenb. Str. 140, 15366 Hönow

Verkaufe gegen Höchstgebot: ME kpl. 72, 73, 75, 76, 78, 84 - 2002 und Hefte 9/80, 12/81 und 8 - 12/82, sowie 1983 ohne Feb. Verkaufe weiterhin umfangreiche Smlg. DDR-Eisenbahnliteratur, insb. Verk.-Gesch. Angebote per Freiumschlag (1,44 Euro) oder E-Mail: Jan-Mike Dittrich, An der Norderwarf 8, 26388 Wilhelmshaven jamidi@web.de. Bitte keine Telefonanrufe.

Wegen Auflösung günstig: DB-Beschreibungen, DV, versch. Pläne, Kursbücher, EM ab 0, 50, EK, MEB + andere, Sonderhefte, Literatur, Bücher, Kataloge, Kalender, Teller, Verschiedenes. Mehrseitige Liste von Wolfgang Ewich, Gebersdorfer Str. 105, 90449 Nürnberg

ME-Hefte von 1975 bis 1998, unvollständig, ca. 200 Hefte für 75,00 Euro, incl. Porto, Anfragen an (040) 3603 978824 (Fax + Box) oder olafhoell @bahn-galerie.de

Modelleisenbahner komplett ab April 1965 bis Dezember 2002 für nur 220,- Euro. Tel. (03621) 853150

Die goldenen Ausgaben von Koll's Preiskatalog jetzt neu. Gesamtausgabe ausverkauft, übrige Ausgaben noch lieferbar. www.koll-verlag.de oder Tel. (06172) 302456 **G**

Gebe Modelleisenbahner 1990 - 2000 ab. 1,- Euro pro Heft. Tel. (034602) 23601

ANKAUF
Bücher + Zeitschriften

Suche Eisenbahn-Journal Sonderausgabe Eisenbahnen im Allgäu Teil 1. Reinhard Passlick, Weilautstr. 48, 48607 Ochtrup, Tel. (02553) 98808

Suche MEB-Hefte 09 - 12/1991. Bernd Lange, Zwischen den Eichen 7, 24848 Klein Bennebek

VERKAUF
Fotos + Dias

Biete S/W-Fotos von der Eisenbahn, Mix aus E-, V-, Dampflok, DR, DB, Ausland. 80 Stück im Format WPK x 15 cm): 10,- Euro (incl. Porto). 80 Stück im Format 18 x 24 cm: 20,- Euro, (incl. Porto). Biete Kleinbild-Farbdia der aktuellen Bahn und ältere in Ansichtssendungen. Biete diverse ältere Eisenbahnliteratur (Broschüren, Bücher), Eisenbahnbriefmarken, sächs. Schmalspurmodelle H0e und IIe. Listen gegen 1,44 Euro in Briefmarken. E-Mail: axel.mehnert@bku.db.de Axel Mehnert, Knarrbergweg 71, 06846 Dessau-Ziebigk, Tel. (0340) 611453 Fax (034202) 78878

Rio-Grande-Videoserie Eisenbahn-Romantik Nr.1-50 mit Begleitheft, nur komplett, günstig zu verkaufen. Dieter Müller, Tel. (03525) 737016

Fotos und Dias von den BR 298, 101, 152, 103, 155, 52, Bug, Meg, Pbsv, Spitzke, Wab, Rme, Ohe, U. Ada Peg, Schneider, u.a. Nur gegen frankierten Rückumschlag. Rene Guther, An den Eichen 7 B, 14513 Teltow/OT Ruhlsdorf

ANKAUF
Fotos + Dias

Wichtig! Wer kann helfen? Ich suche Fotos und Videos von russischen Truppenzügen bis 8/1994. Auch Fotos beim Verladen von Panzern und Mil.-Technik. Tel. (0175) 4667916 nach 19 Uhr

URLAUB

Eisenbahner aufgepasst! Ca. 20 km bis Basel, 50 km bis Mulhouse, 90 km bis Luzern, im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer mit Bad, WC, TV inkl. Frühstück EUR 18,- pP/Tag. Anfrage bei: Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 **G**

Domizil für Eisenbahn-Fans: Vermiete in Elend/Harz, Ferienw. 2-3 Pers., 4-6 Pers., 5-7 Pers. Zimmer mit WC-Dusche, TV-Radio - Frühstück - Pension-Garni, Haus Füllgrabe, 388 75 Elend/Harz, Tel. (039455) 244, Fax (039455) 81480, www.touronline.de /de/Harz/Hotel/Fuellgrabe **G**

Schwarzwald, Bräunlingen, ruhige, FeWo, im Gebiet von Sauschwänzle-Höllental-, Donautal- u. Schwarzwaldbahn, ab 23 EUR/Tag. Tel. (0771) 61307 E-Mail: swfitzner@freenet.de **G**

Freudenstadt/Schwarzwald: Idyllischer ehem. Bhf. Ferienhaus, Tel. (07 443) 8877 **G**

Norden-Norddeich, F.-Haus, 57 qm, 3 Zi., Bad, Terr., Euro 30 - 40 / Tag, Museumsbahn: Norden-Dornum, guter Ausgangspunkt für Inselbahn: Borkum, Langeoog, Wangerooge. Tel. (04931) 13399 **G**

Abenteuer Plandampf, Brockenbahn! Schierke/Harz, Villa Regina, FeWo's + Doppelzi., insges. 18 Betten. 16,- EUR p.P. mit Naturfelsengarten, Bhf. 8 Gehminuten, auch Haus-zu-Haustransfer mit PKW o. Kleinbus. Tel. (039455) 218 **G**

Ostfriesl. ruhige Fewo, 15 km z. Nordsee, bis 5 Pers. = 20,- Euro, kompl. Tel. (04936) 6056 **G**

Die Harzquerbahn fährt an unserem Haus vorbei. Modern, gemütlich u. komf. eingerichtete FeWo für 2 - 5 Pers. ab 31,- Euro. Carola August, H.-Heine-Weg 7, 38875 Elend, Tel. (039455) 494 www.fam-august.de **G**

www.usarail.de USA-Reisen nach Californien + Wyoming. **G**

Pension für Nichtraucher im südl. Schwarzwald (Dreiländereck D-CH-F) bietet moderne Zi/DU/WC/Tel., Gästeküche und Garten, Ü/F ab 19 Euro, innerhalb einer Auto-Stunde sind u.a. das "Kanderli", die "Sauschwänzlebahn", Freiburg, der Euopa-Park in Rust, der Titisee, der Feldberg und in der CH das Verkehrshaus Luzern, der Rheinfall und Basel erreichbar. Gute Wandermöglichkeiten und Thermalbad in der Nähe. Prospekt bei: Fam. Reichle "Haus am Wald", 79736 Rickenbach-Egg, Fax: (07761) 924370, Tel. (07761) 92430 Internet: www.pension-haus-am-wald.de **G**

Urlaub an der Erzgeb.-Bahn Cranzahl/ Oberwiesenthal, komf. FeWo direkt an der Schmalspurbahn / Waldrand, 3 Pers., 3 Gehmin. bis Bhf, Fe Wo pro Nacht 35,- EUR. Tel. (037342) 16980 **G**

Waren/Müritz: Gem. 3-ZKB-Fewo, Top-Lage und -Ausst., ideal f. Familien, ab 40,- Euro/Tag. Tel. (05232) 71330 Burmeister **G**

Dies + Das

Suche Informat. über Feldbahnbetr. Dampf / Diesel, sow. Windmühlen, Werbeprospekte, Berichte, Fotos, Dias. Angeb.: Ottfried Siebenhüner, Greifswalder Str. 14, 99085 Erfurt

Gilt immer! Sie durchfahren Ihre Anlage live am FS oder für Homevideo. Sie und Ihre Freunde werden begeistert sein! Verleih od. Hausbesuche. Info: Tel. (030) 8731225 ab 17 Uhr.

Feldbahnfahrzeuge, Spurweite 600 mm, zu verkaufen. Tel. (036965) 642 66

Suche FV, SBV, SB f. Braunkohlefahrbetrieb (Mibrag) sowie Material f. EL-2 + EL-3 (techn. Zeichn. + Fotos) sowie event. Baupläne f. TT od. TTm. Angebote nur schriftl. an Ralf Ludwig, Jamboler Str. 04, 06130 Halle/Saale

Infos über Modelleisenbahn und Vorbild im Internet. Messeberichte und Termine. http://www.hobby-modelleisenbahn.de

Modellbahn-Fachgeschäft im Ruhrgebiet zu verkaufen, evtl. auch nur die Ware, auch Modellbahn oder Modellautos getrennt. **Chiffre M-5/37629 G**

8. Weimarer Eisenbahnfest mit großer E-Lokschau, Führerstandsmitfahrten, Rundfahrten Weimar-Göschwitz und großer Lokausstellung. Info: Eisenbahnver. e.V. Thüringer, PF 100105, 99001 Erfurt, Tel. (0361) 7924779 od. (0177) 3385415

Gay und Bahn?! Schwule Bahnfans treffen sich in Vereinen! Infos über: FES e.V., Postfach 131106, 7006 Stuttgart. www.pinkrail.de

Suchen Kipploren-Untergestelle 1 3/4 cbm mit guten Radsätzen und Lagern. G. Faust, Tel. (06707) 692 und Fax **G**

Wer (Firma oder Privat) stellt weiße Zuglaufschilder mit schwarzer Schrift in H0 her? Bitte um telefonischen Bescheid. Dr. Heribert Nowak, Tel. (089) 7257444

Suche Lokschilder: 64 175, 331, 372, 462, sowie 106 063, 554, 563, 573, 582, 583, 607, 640, 641, 616, 677, 890, 105 068 u.a.: Sven Hannemann, Schöneicher Str. 14 a, 13055 Berlin Tel. (0179) 5911948

Da ich mein Hobby aufgebe, verkaufe ich mein Modellbauwerkzeug, teilweise noch neuwertig. Ich sende ihnen eine Liste gegen 1,10 Euro in Briefmarken zu. Gerhard Schenhel, Brunnenstr. 51, 66882 Hütschenhausen 3, Tel. (06371) 737091 oder (0179) 7994188

Gesucht wird jederzeit Prospektmaterial, Kataloge, Bilder von Bierfahrzeugen, Eisenbahnwagen mit Braueereiwerbung aller Spurweiter. Auch komme ich gern zum Fotografieren. Auch leihweise zum Erstellen von Farbkopien. Zahle auch, wenn erforderlich, Preise die im Rahmen bleiben. Bei Zusendung zahle ich ich das Porto. Das Material wird zur Erstellung eines Brauereiwerbefahrzeugkatal. benötigt. Keine Bierkastenmodelle. Angebote unter Tel. (0351) 2680791 o. Fax 2680792, bzw. E-Mail: H-J.Eichhorn@t-online.de

Original preußische T3 (keine Spielplatzlokomotive) steht zum adäquaten Tausch gegen Dampflok in 750- oder 600-mm-Spurweite an. Angebote unter Chiffre **Chiffre M-5/37509**

www.eisenbahnmuseum-im-seebachgrund.de; Das "andere" Museum. **G**

DDR-Modellbahner aufgepasst! Kann mir jemand verlässlich sagen, ob es von Gützold jemals eine ROTE V18 059 gab? Auskunft erbeten an: Michael Schätzer, Tel. (037204) 589705

DR-Uniform (Jacke, Mantel, Hemd, Schlips, Mütze mit blauen Biesen) für 60,- Euro oder im Tausch gegen H0-Modell einer 132/232. Holger Buch, Tel. (05321) 26329

Folgende Verlage sind lieferbar: Ad Oculos, Bahnladen, Beelfoto, BEM, Bild + Heimat, Böttger, EK (Tosk.-Ser.), EK-Postk., Holzborn, Jacobi, Minitrix, Terthel, Radke, Reiju, Schäfer-Verlag und Schweers + Woll. Gewünschte Verlage bitte anfordern. Gegen 2,60 EUR Unkosten. Jürgen Schmahl, Aachener Str. 128, 52076 Aachen, Tel. (02408) 2328

Gleispläne (Kopie nach Original). Nahezu jeder deutsche Bahnhof. - Kaum ein Wunsch bleibt offen. Liste gegen 4,- Euro in Briefmarken. Gernot Lüdemann, Feldstr. 14, 21745 Hemmoor **G**

Börsen + Auktionen

Puppen-, Spielzeug- u. Modelleisenbahnmarkt in 86825 Bad Wörishofen, Sonntag, 1. Juni 2003, Autohaus Schragl, Karl-Benz-Straße, 10.00 - 16.00 Uhr, Info + Anmeldung: Tel. (08261) 6142 und Fax **G**

www.Modellbau-Auktion.de Die Auktionsplattform für ihr Hobby. **G**

www.modellbahnboerse-berlin.de 01069 - Dresden Robotron Zinzendofstr. 05 am 04.05.2003 von 10 - 14 Uhr. Neu 99084 - Erfurt comcenter Brühl Mainzerhofstr. 12 (hinter d. Dom) am 29.11.03 von 10 - 15 Uhr. Info: Herzog / Postfach 520555 / 12595 Berlin, Tel. (030) 56400536 **G**

27.04.03 - Börse in 04442 Zwenkau "Waldesgrün" Talgasse 11 (Anf. ü. Sportplatz) von 9 - 13 Uhr. Nächste Börse 25.05.03 Angerbrücke Leipzig. Info: Tel. (0341) 4798428 od. (0172) 3412573 **G**

Blechspielzeug-, Modellbahn-, Automarkt, jeweils sonntags 10.00 - 15.00 Uhr am 04.05.2003 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus, am 01.06.2003 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus, Info Tel. (07331) 938640 www.algado.de**G**

29.05.03, 67346 Speyer, Stadthalle, 10 - 16 Uhr, Modelleisenbahnmarkt, Info: Wolfgang Ehlert, PF 21, 74867 Neunkirchen, Tel. (06262) 918102 und Fax **G**

Aussteller gesucht! Modelleisenbahn- Börse im Allgäu: So. 8. Juni, Kurhaus - Oberstaufen. So. 22. Jun Kurhaus - Füssen. Ketzscher-Börsen, Tel. (08322) 809858 u. Fax **G**



Die Wände sind rückseitig mit glatten, 2 mm starken Polystyrolplatten verstärkt. Deshalb müssen alle Fensteröffnungen doppelt ausgeschnitten werden.

Bühnenbilder

Hinterhöfe haben einen morbiden Charme. Diesen auf die Modellbahn zu übertragen, ist nicht zuletzt eine Frage der Baustoffe.



Rück- und Seitenwände sind vor allem bei Nachkriegszweckbauten aus Trümmerresten zusammengestückelt und meist unverputzt. Beim Modell werden dafür Stein-Struktur-Platten Stück für Stück auf eine Grundplatte geklebt.

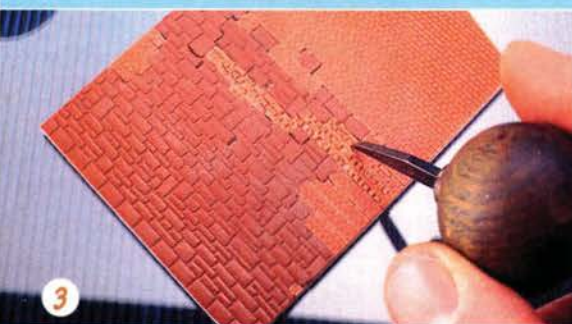
Vorstadtflair wird auf der Modellbahn nicht allein durch möglichst dicht aneinandergezwängte Häuserfassaden vermittelt. Ziel ist es, auf kleiner Fläche größtmögliche Tiefenwirkung mit authentischem Flair vorzutäuschen. Zudem ist selbst auf großen Vereinsanlagen der Platz zur Darstellung kompletter Stadtviertel zu knapp bemessen.

Vom Häusermeer der Vorstadt sind beim Blick vom Bahndamm oft nur viele Giebel und Schornsteine als mehr oder weniger diffuse Silhouette zu erkennen. Dicht an den Gleisen wechseln sich die Rückwände verschiedenster Schuppen, Lagerhallen und anderer Industriegebäude mit fortlaufenden Mauern der Hinterhöfe ab. Der Zusammenhang der einzelnen Bauwerke wäre wohl oft nur an Hand einer Luftaufnahme zu entschlüsseln.

Vom Bahndamm aus wirkt die Stadt selten repräsentativ und man erhält von dort Einblicke, die anderen oft verwehrt bleiben. Diese Mischung aus Industrie- und Hoflandschaft erzeugt aber gerade auf der Modellbahn die richtige Atmosphäre und mit völlig schlichten, mehr oder weniger tief ausgeführten Halbreliefmodellen wird ein glaubhafter Übergang zum Beispiel zu einer gemalten Kulisse geschaffen, auf der sich die Stadt zweidimensional fortsetzt. Bei der Anfertigung solcher Bauten ist vor allem Phantasie gefragt. Anregungen kann man sich aber auch beim Vorbild holen und mit Hilfe von Fotos festhalten.

Nach dem Krieg entstanden viele Zweckbauten aus zu dieser Zeit modernen Baustoffen wie zum Beispiel Hohlblocksteinen und so genannten Bimsplatten unter Verwendung von Trümmersteinen. Dieser wilde Baustoff-Mix ist typisch für diese Ära und Relikte aus dieser Zeit sind heute noch überall zu finden.

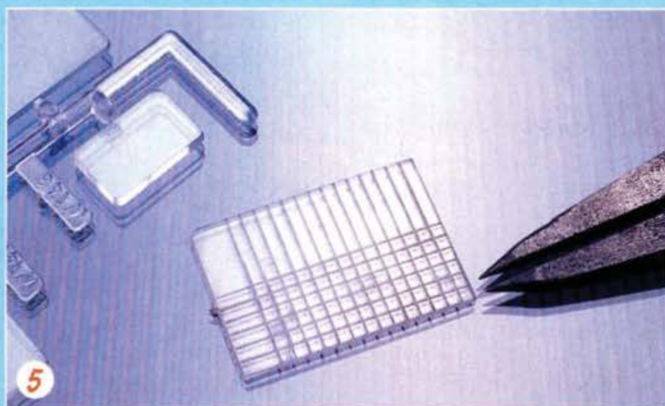
Für die bekannten Gebäudehersteller sind solche Bauwerke zu unspektakulär, um sie als Bausatz zu →



Die Kibri-Ziegel wirken zwischen dem Brawa-Naturstein-Mauerwerk zu akkurat, deshalb drückt man die Fugen mit einem kleinen Flachstichel unregelmäßig tief ein.

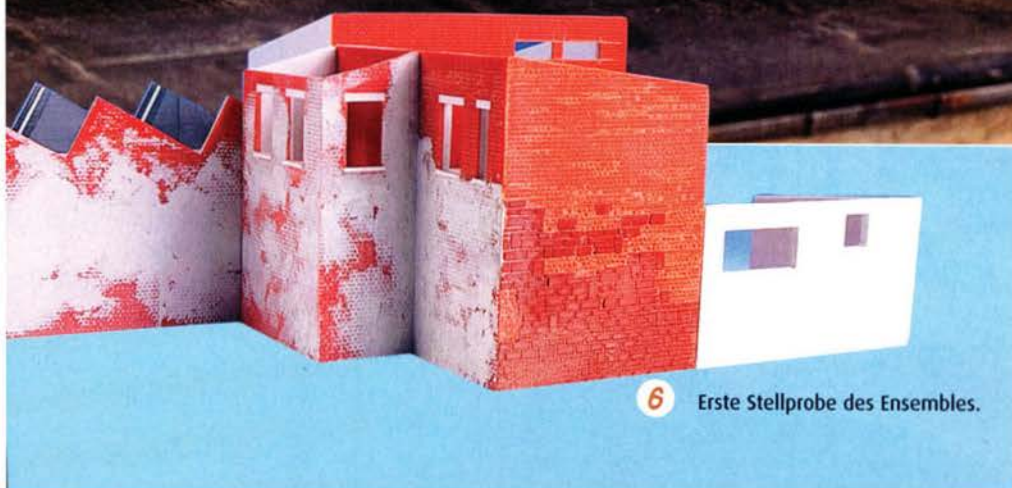


Nicht alle Mauerarten sind als Zubehörplatten erhältlich: Mit einer als Parallelreißer abgewandelten Schieblehre lassen sich waagerechte und senkrechte Fugen einritzen.



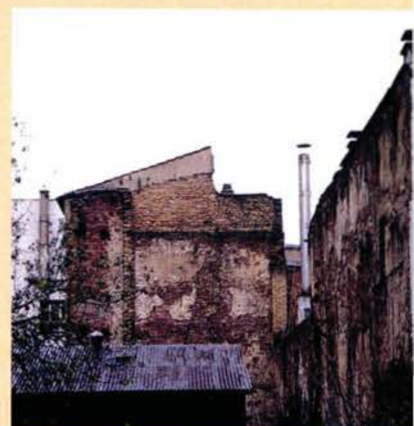
Auch Glasbausteinwände lassen sich mit der geänderten Schieblehre herstellen. Für kleine Wände genügt ein Stechzirkel.

der Großstadt



6 Erste Stellprobe des Ensembles.

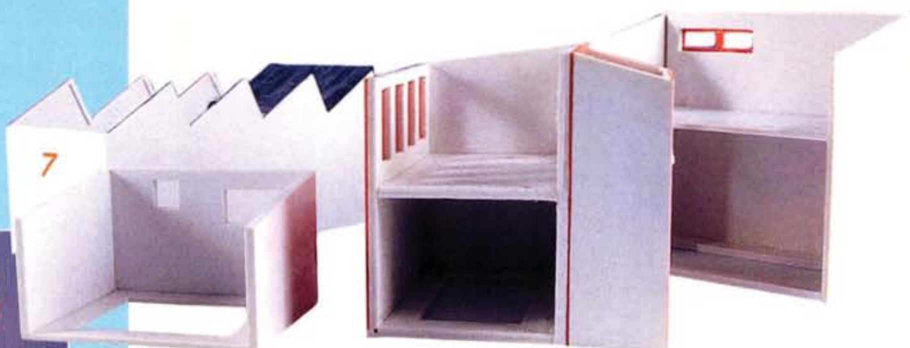
PATCHWORK-MAUERN *im Original*





Fotos: J. Chocholaty

Die beste Vorlage für eine Umsetzung ins Modell liefert noch immer das Vorbild. Dabei macht die Suche nach geeigneten Objekten Spaß. Schade ist, dass in der heutigen Zeit diese Nachkriegsbauten neuen, angeblich schöneren Häusern weichen müssen. Für den Modellbauer ist das um so bedauerlicher, da die kombinierten Mauerwerke ein Stück Nachkriegsgeschichte sind und zeigen, wie die Menschen sich nach dem Krieg aus einem Trümmerfeld eine neue Heimat bauten. Vielleicht wird man in einigen Jahrhunderten solche Objekte in Museen bestaunen. Die abgebildeten Kalksandstein-Hohlblöcke sind ab der zweiten Hälfte der 50er-Jahre sehr verbreitet.


7

Der Blick von hinten zeigt die Einfachheit der Konstruktion.



8

Teerpappe für die Dächer entsteht aus hauchdünnen aufgeklebten Polystyrolstücken.



9

Metall und Kunststoff verklebt man am besten mit Kontaktkleber. Das Wellblech stammt aus eigener Fertigung.


10

Schornsteine lassen sich aus massiv oder hohl erhältlichen Vierkantprofilen von Piko herstellen.


11

Zweite Stellprobe: Wichtigste Voraussetzung für die spätere Wirkung ist jetzt vor allem die Auswahl der Farbtöne.

verwirklichen. Deshalb ist man in diesem Fall fast ausschließlich auf den kompletten Selbstbau angewiesen. Einige Techniken des Gebäudebaus, unter anderen des so genannten Kitbashings, wurden bereits in der Ausgabe 11/2002 des MODELLEISENBAHNER behandelt und lassen sich hier natürlich auch anwenden.

In Großserie gefertigte Natursteinwände aus Kunststoff oder Pappe gibt es mittlerweile in ausreichender Zahl. Für Nachkriegsbauten fehlen aber Hohlblock- und Bimssteinmauern mit Steinmaßen von etwa 2,2 x 4,5 mm. Dieses Maß bezieht sich in diesem Fall auf die Kibri-Ziegelplatten und entspricht der Höhe zweier Ziegelreihen. Um waagerechte und senkrechte Fugen einzuritzen, wandelt man eine ausgediente Schieblehre zum Parallelreißer um. Der vordere feste Schenkel wird dann am Schleifbock im spitzen Winkel angeschliffen, so dass dieser quasi als Reißnagel dient.

Der bewegliche Schenkel dient als Führung und sollte keinen Grad aufweisen, da sonst beim mehrmaligen Entlangziehen an der Kunststoffkante Material abgetragen würde. Anhand der Skala auf der Schieblehre lässt sich der exakte Abstand der einzuritzenden Linien bestimmen. Wichtig ist dabei, dass die waagerechten und senkrechten Führungskanten absolut rechtwinkelig zueinander stehen müssen.

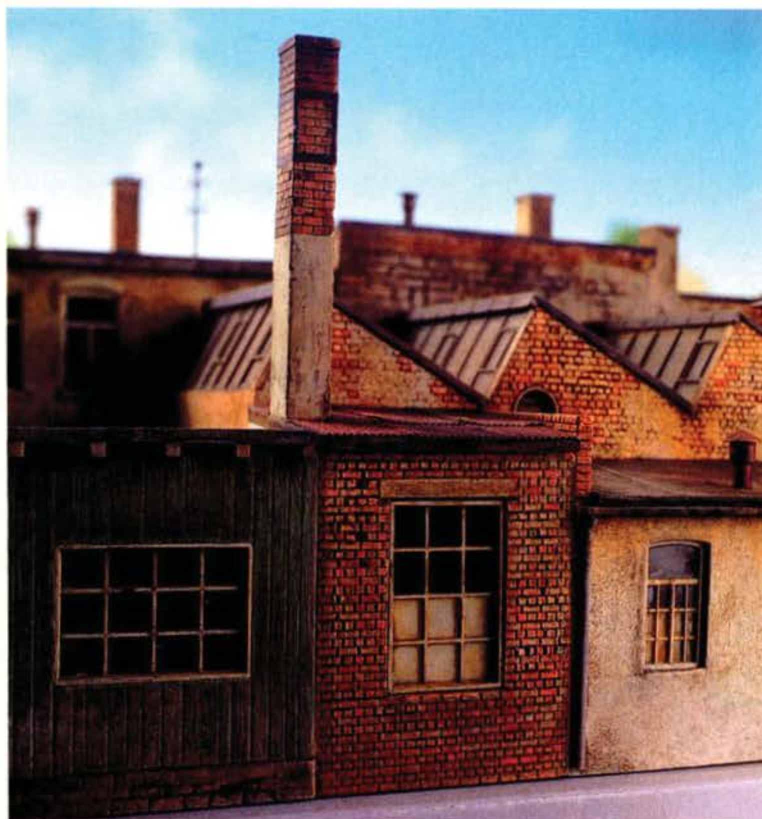
In gleicher Weise lassen sich übrigens auch Glasbausteine glaubhaft darstellen. Als Basis dient dabei transparentes Polystyrol wie zum Beispiel Fensterverglasungen aus der Restekiste, ansonsten kann man auf Evergreen-Produkte ausweichen.

Interessante Strukturen entstehen beim Baustoff-Mix, wenn Backsteine und etwas größere Natursteine abwechselnd in einer Wand verwendet werden. Für eine unverputzte Modellwand in Mischbauweise lassen sich die Kibri-Ziegel und Brawa-Naturstein-Zubehörplatten ideal kombinieren. Beide Platten weisen dieselbe Materialstärke auf. Zudem ist das Natursteinrelief nicht zu überstrukturiert, wie bei vielen anderen Bastelplatten.

Beim Sandstein-Ziegelpuzzle wurden im unteren Bereich hauptsächlich Natursteine verbaut. Ab der Mitte aufwärts Trümmerziegel. Um einen unregelmäßigen Übergang zu erhalten, arbeitet man hier mit unterschiedlich groß herausgesägten Stücken aus der Brawa-Bastelplatte. Der Sägeschnitt folgt dem Muster der Fugen. Zur besseren Orientierung markiert man einzelne Lückenmuster, die später mit Kibri-Ziegeln ausgefüllt werden, mit einem wasserfesten Filzstift.

Um der Wand die nötige Stabilität zu verleihen, verklebt man die einzelnen Mauerteile Stück für Stück, von unten nach oben arbeitend, auf einer glatten Polystyrolplatte. Um die Mauerlücken mit den Kibri-Backsteinen exakt auszufüllen, schneidet man mehrere Streifen von zwei bis drei Ziegelreihen entlang der waagerechten Fuge mit einem Abbrechklingenmesser heraus.

Das exakte Anpassen ist etwas mühselig und erinnert an ein Mosaik oder eben an ein Puzzle. Die Wirkung ist aber gerade nach einer gezielten Farbgebung unübertroffen. Um



Erst die stimmige Farbgebung verleiht der Szene die düstere Hinterhof-Atmosphäre einer Großstadt.

das für Trümmerstein schon fast zu akkurate Ziegelmuster etwas zu beleben, werden die Fugen mit einem Flachstichel unregelmäßig tief nachgedrückt.

Die neun Modelle in diesem Ensemble dienen natürlich auch als Fotokulisse und können durch die stumpfen Seitenwände beliebig aneinandergebaut werden. Selbst die schlichte Rückwand eines Hofgebäudes mit zwei Seitenwänden und einem schräg nach hinten abfallenden Dach wird trotz der einfachen Konstruktion zum Blickfang. Oftmals ist beim Vorbild auch nicht mehr zu sehen als schlichte Wände und unterschiedlich hohe Schornsteine.

Die Darstellung mehrerer Schornsteine nimmt viel Zeit in Anspruch, zumindest, wenn sie im Eigenbau entstehen und aus vier einzelnen, auf Gehrung gefeilten Seiten bestehen. Unumgänglich ist dies bei unverputzten, beim Vorbild aus Backstein gemauerten Kaminen. Dort muss man die richtige Anordnung von ganzen und halben Ziegelsteinen an den Eckpunkten beachten. Für verputzte Schornsteine kann man hohles oder massives Vierkantprofil verwenden. Die Deckplatte wird aus 1 mm starkem Polystyrol gefertigt und steht ringsherum etwa 0,5 mm über. Die Öffnung wird entsprechend groß gebohrt und quadratisch gefeilt. Blechaufsätze und Verlängerungen entstehen aus Strohhalmen oder aus hohlem Evergreen-Rundmaterial. Aus Bausatzresten stammen bei diesen Modellen lediglich Fenster und Dachrinnen. Die Dachabdeckung aus Teerpappe wurde mit hauchdünnen Polystyrolplatten dargestellt. Die Farbgebung erfolgt in gleicher Weise, wie in Heft 11/2002 beschrieben.

Noch ein Tipp: Augen und Fotolinse auf! Nur so kann man, eventuell auch erst auf den zweiten Blick, noch Vorbilder entdecken und festhalten.

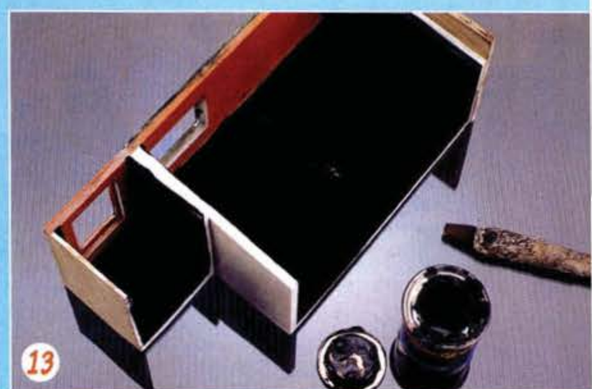
Jörg Chocholaty



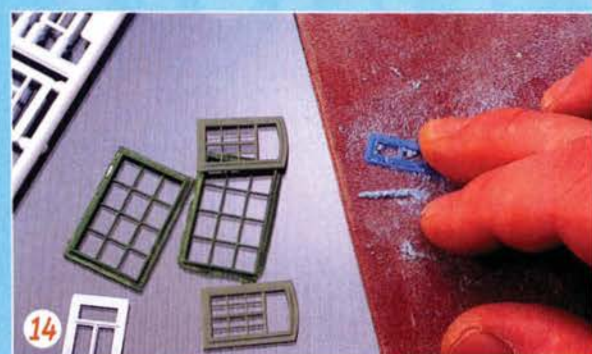
15 Ebenso interessant wirkt jetzt die Seitenwand der mosaikartig zusammengesetzten Kibri- und Brawasteinplatten.



12 Vor der eigentlichen Farbgebung mit Künstler-Acryl- und Ölfarben erhalten alle Modelle eine Spritzgrundierung mit Weinert-Haftgrund.



13 Um dem Betrachter beim Blick durch die Fenster räumliche Tiefe vorzugaukeln, erhalten alle Innenwände einen mattschwarzen Anstrich.



14 In diesem Fall wurden die Fenster durch rückseitiges Abschmirgeln verfeinert.



16 Hohlblockwand und Glasbausteine aus eigener Fertigung.

Fotos: J. Chocholaty

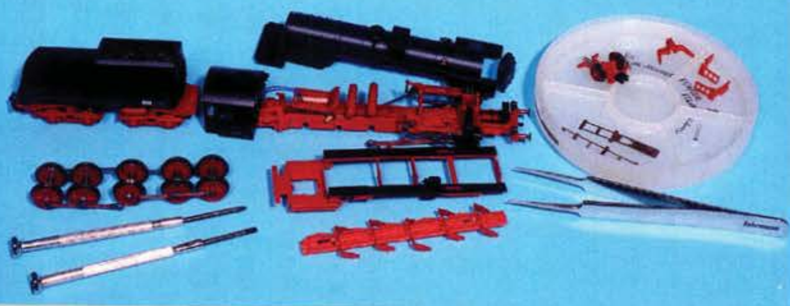
Alters-Erscheinung

Wer nicht darauf warten will, bis seine Modell-Dampflok ohne Zutun alt und grau wird, der ist mit Ralf Reinmuths Verschmutzungstechnik gut beraten.

Ablieferungszustand, ist ja gut und schön, aber der harte Betriebsalltag hinterließ selbst bei noch so aufopferungsvoll von ihren Personalen gepflegten Dampflokomotiven seine Spuren. Und die auch im Modell nachzuempfinden, ist zwar nicht jedermanns Sache, aber zweifellos ein reizvolles Unterfangen.

Sie muss ja nicht gleich eine wandelnde Rostlaube sein, da-

Nach Baugruppen geordnet sind die zu behandelnden Lok-Einzelteile.





Markierung der Radposition am hernach zu alternden Rahmen: Das Anzeichnen erfolgt am zweckmäßigsten mit einem weichen Bleistift.



Der feine Unterschied: Schon ein dezenter Verschmutzungsgrad lässt eine Modelllok glaubwürdiger erscheinen.

gern sich ebenfalls Rußpartikel ab. Kessel- und Führerhausseiten sind hingegen meist recht sauber, lassen oft genug sogar die Glanzlackierung des Ablieferungszustandes noch erahnen. Beschilderung und Anschriften sind zumeist gereinigt und gut zu lesen.

Im unteren Kesselverkleidungsbereich haben Abrieb, Ölspritzer und sonstiger Schmutz meist deutliche Spuren, eine bräunlich-ölig schimmernde Kruste, hinterlassen. Je nach Alter und Zustand ist auch Rost im unteren Rauchkammerbereich und am Blech der Kesselverkleidung auszumachen. Vom so genannten Löscheziehen, dem Reinigen der Rauchkammer, rühren Verschmutzungen an der Rauchkammertürunterseite sowie auf der Pufferbohle her, während die Aufstiegstritte wegen der Arbeitssicherheit in der Regel gesäubert sind. Auch der Umlauf sollte gereinigt sein, denn ein schmutziger Ölfilm deutet auf einen liederlichen Umgang mit den Sicherheitsvorschriften hin. Die Umlaufunterseite hingegen weist eine Schicht des von den Rädern hochgeschleuderten Dreck-Öl-gemischs auf, während an den Seiten das Rot zumindest durchschimmert.

Räder und Rahmen sind von einem leicht glänzenden Schmutz-Ölfilm überzogen, wobei sich die Radsterne wegen regelmäßigen Säuberns normalerweise weniger verschmutzt →

mit eine Miniatur-Dampflok vorbildgerechte und glaubwürdige Betriebsspuren aufweist. Auch eine dezente Verschmutzung, so sie denn mit Sinn für die realen Gegebenheiten einhergeht, wirkt überzeugend.

Natürlich hängt der Grad der Betriebspatina von verschiedenen Faktoren ab. Einsatzzeit, Einsatzgebiet und Einsatzdauer, Leistungen, Nass- oder Heißdampf, rost- oder ölgefeuert, Schnellzuglok oder kurz vor der Ausmusterung stehende Rangiermaschine spielen eine Rolle für die Bestimmung des Gesamtzustands. Und selbstverständlich ist von großer Bedeutung, was der Modellbahner bei seinen Miniatur-Personalen an Pflegeeifer voraussetzt.

Um einen glaubhaften Gesamteindruck eines Dampflokmodells zu erreichen, bedarf es nicht nur diverser Alterungstechniken, sondern auch einiger Kenntnisse über typische Verschmutzungs- und Korrosionsspuren beim Vorbild.

Das ausgewählte Modell, die 52 3232 von Tillig, ist nicht zuletzt wegen der vereinfachten Bauart dieser Kriegsloks ein geeignetes Objekt, den Schritt zur Dampflokalterung zu wagen. Was an der TT-Lokomotive beispielhaft durchgespielt werden soll, ist natürlich auf andere Baugrößen und Dampfloks übertragbar.

Wo also sind Schmutz, Rost und andere Alltagsbetriebsspuren zu finden? Der Dreck von oben, zum Beispiel Ruß, setzt sich hauptsächlich auf dem Kesselscheitel, dem Dach und den Stirnwänden des Führerhauses ab. Um den Schlot herum und rund um die Rauchkammer la-



Ein passend zurechtgesägtes Holzklötzchen, mit Vorsicht in den Stehkessel gesteckt, dient als Halterung während des Einsprühens.

Dezent: Flugrost auf der Rauchkammerverkleidung, Kesselstein an den Ventilen.





Der Rahmen wird auf Höhe der Radsatzposition eingeschwärzt. So heben sich später die roten Radsterne besser ab und wirken filigraner.



Ein nicht zu vernachlässigendes vorbildgerechtes Detail: Die Pumpe am Umlauf glänzt glaubwürdig vom ausgetretenen Schmieröl.

präsentieren. Dieser Kontrast entbehrt nicht eines gewissen Reizes.

Die Steuerung ist blank, von einer schützenden Ölschicht überzogen. Die Zylinder sind in der Regel ebenfalls recht sauber. Die Ablasshähne an der Unterseite können allerdings von rostfarbenen Kalkablagerungen überkrustet sein. Und an der Zylindervorderseite entsteht gern Flugrost. Die Pumpen glänzen ölverschmiert. Kalkablagerungen an Ventilen und undichten Leitungen führen zu weißlichen, gelegentlich von Rostspuren durchzogenen Verfärbungen.

Der Tender bei einer rostgefeuerten Schlepptenderlok hat als mobiler Vorratsbehälter für Kohle und Wasser durchaus individuelle Verschmutzungsspuren. Rund um den Kohlenkasten setzen sich Kohlenstaub, aber auch Ruß ab. Die Seitenwände können durch danebengegangenes oder überlaufendes Nass beim Wasserfassen senkrechte Bahnen aus ausgeblichenen, auch rostigen Streifen aufweisen. Schmutz und Metallabrieb lassen das Fahrwerk wie bei Waggons dreckig braun und rostig wirken.

Professionelle Alterung mit Vorbildkenntnis

Nach diesen Vorbildbeobachtungen wird's nun aber wirklich Zeit, mit dem professionellen Altern des TT-Modells zu beginnen. Dazu ist es nötig, die Tillig-52 in einzelne Baugruppen zu zerlegen: Kessel und Führerhaus, Umlauf, Radsätze ohne Steuerung, Rahmen und Tender.

Dies ist bei diesem Modell ein wenig diffizil. Nicht zuletzt deshalb verweist die Herstellerfirma auf das Erlöschen der Garantie beim Zerlegen. Aber keine Angst, mit etwas Gefühl und der gebotenen Vorsicht gelingt dies ohne Probleme.

Man beginnt mit dem Abnehmen des Führerhauses durch Spreizen der Seitenwände. Sodann wird vorsichtig die Rauchkammertür abgenommen. Nun kann man den Kessel nach hinten abziehen, sobald er in Höhe der Rauchkammer aus der Stütze gehoben ist. Nach dem Entfernen der Kurzkupplungskulissenführung der Tenderkupplung lässt sich der Umlauf leicht nach oben abheben. Anschließend werden sehr vorsichtig die beiden Schrauben an der Fahrwerksunterseite gelöst, die Bodenplatte und die Bremsklötze abgehoben sowie nach Entfernen der Gegenkurbel der Heusingersteuerung am mittleren Radsatz die Räder demontiert. Übrig bleiben jetzt noch die beiden Federblechstreifen des Fahrwerks: Hat man sie mit einem wasserfesten Stift gekennzeichnet, ist die Lokzerlegung beendet.

Der Rest des Fahrwerks kann zur Alterung zusammenbleiben.

Eine Dampflok muss nicht gleich eine wandelnde Rostlaube sein, um Betriebseinsätzen vorbildgerecht zu werden.

Fotos: Reinmuth





Das Modellbaukollektiv demonstriert die erfolgreiche Verschmutzung der Treib- und Kuppelradsätze mit Farbe, Pinsel und Wattestäbchen.



Tenderfahrwerk und Unterseite erhalten eine Behandlung wie normale Waggons: Pastellkreide bewirkt glaubhafte Betriebsspuren.

Auch der Tender muss nicht auseinandergenommen werden. Bevor nun der Griff zur Airbrushpistole oder wahlweise auch zur Spraydose mit feiner Düse geht, ist es wichtig, alle Baugruppenteile mit einem fusselfreien Tuch zu reinigen und zu entfetten. Teile, die der Stromversorgung dienen oder nicht gealtert werden sollen wie Anschriften oder Fenstereinsätze, sind mit abreibbarem Abdecklack zu schützen.

Begonnen wird nun mit dem Altern des Rahmens, wobei Farben zum Beispiel von Revell, Humbrol oder Tamiya verwandt werden können. Zuerst markiert man mittels eines Radsatzes mit einem weichen Bleistift die Lage der Räder am Rahmen. Dort wird hernach mit Mattlack geschwärzt. So heben sich später die roten Radsterne besser ab. Der zwischen den Radsätzen sichtbare Teil des Rahmens sollte noch einen Hauch Rot bewahren, ebenso der Vorderschuh und die Teile unter dem Führerstand. Der Rauchkammerträger und alle Teile des Rahmens, die von Lösche verdreckt sein können, werden auch mattschwarz lackiert, gleichfalls der Bereich des Laufradsatzes.

Alle Teile, die durch Abrieb verschmutzen, bekommen nun in den noch feuchten Lack einen Hauch hellbrauner Pastellkreide eingepinselt.

Als Nächstes bekommt der Kessel seinen Dreck ab. Die Rauchkammer wird komplett mattschwarz lackiert. Die Windleitbleche erhalten wie auch die Kesselseitenverkleidung nur einen dünnen Sprühnebel in Schwarz. Den Kesselscheitel schwärzt man, vom Schlot ausgehend, ebenfalls mit Mattlack, wobei dort, wo sich am Führerhaus die Luft staut und verwirbelt, der Auftrag etwas dicker erfolgt. Zuletzt wird die Kesselunterseite matt geschwärzt und die Messingglocke gesäubert.

Dach, Vorder- und Rückseite des Führerstands bekommen einen Mattlacküberzug in Schwarz; die Seitenflächen sollten noch einen Rest Glanz behalten und werden deshalb nur dünn eingenebelt. Letzteres gilt auch für die rote Seitenkante des Umlaufs, während dessen Ober- und vor allem die Unterseite mit Mattschwarz abgedeckt werden. Die Fahrwerksabdeckplatte erhält einen satten Farbauftrag, denn die Rahmenunterseite verschmutzt stark.

Der Tender wird vor allem im Bereich des Kohleaufsatzes kräftig eingemattet. An Fahrwerk und Unterseite kommt die Pastellkreide für die Verwitterungseffekte zum Einsatz. Sind auch Einzelteile wie die Leitern geschwärzt, folgt das Anrosten von Rauchkammerseiten und Zylindern mit rostbraunem Mattlack.

Den Radsätzen verhilft ein beiderseitiger Auftrag verdünnter mattschwarzer Farbe mit einem feinen Pinsel zu einer ordentlichen Schmutzschicht. Mit einem Wattestäbchen entfernt man umgehend auf der Vorderseite so viel Farbe, bis der Eindruck oberflächlich gereinigter Räder entsteht.

Eine aufgepinselte Mischung aus schwarzem und klarem Glanzlack lässt die Pumpe ölig schimmern. Auch das Gestänge bekommt seinen Teil ab, aber Vorsicht: Zu viel Farbe beeinträchtigt die Funktion!

Mit weißem und rostbraunem Mattlack können nun noch punktuell Zylinderhähne, undichte Leitungen und Ventile hervorgehoben werden, ehe man nach gründlichem Durchtrocknen und Entfernen des Abdecklackes die Modell-Dampflokomotive zusammenbaut. Verschwunden ist der störende Kunststoffglanz, der Alltagsbetrieb hat 52 3232 wieder.

Ralf Reinmuth/hc

Werkzeug- und Materialliste

- Airbrushpistole mit feiner Düse oder Spraydose
- Verschiedene Pinsel
- Spitze Pinzette
- Uhrmacherschraubenzieher
- Wattestäbchen
- Mattlack, schwarz, weiß
- Glanzschwarz-Lack
- Klarer Glanzlack
- Rostbraun-Mattlack
- Abdecklack
- Hellbraune Pastellkreide
- Dunkelbraune Pastellkreide



Fertig für den Betriebseinsatz auf der TT-Modellbahnanlage: 52 3232 zeigt sich als gepflegte, aber eben hart arbeitende Alters-Erscheinung.



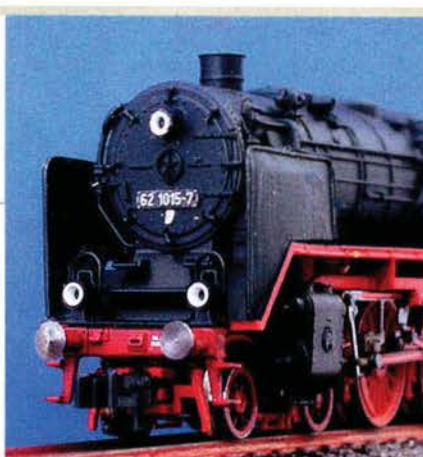
Nach ausreichender Trocknung und Entfernen des Abdecklackes steht dem Zusammensetzen der Modell-Baugruppen nichts mehr im Wege.

BASTELTIPPS

Fleischmann-62 als DR-Lok

Mit geringen Mitteln entsteht aus der DB-Variante eine DR-Maschine

Die 62 von Fleischmann gehört gestalterisch wie technisch zu den besten Loks in N. Da Fahrgestell und Zylinder der DR-Lok entsprechen, liegt eigentlich eine derartige Variante nahe. Während die vorgestellte Lok noch auf Basis der DB-Lok entstand, sollte der Umbau-Willige noch auf die DRG-Lok von Fleischmann warten, die zur Spielwarenmesse 2003 angekündigt wurde. Diese besitzt nämlich bereits die passenden Windleitbleche und eine korrekte Rauchkammertür. Den Lichtleiter des vorderen dritten Spitzenlichts spendet eine BR 50 desselben Herstellers, deren Beleuchtung ähnlich aufgebaut ist. Die Lampe entsteht aus einem 2 mm dicken Messingrohr, das einen aufgebohrten weißen Spritzlingsrest aufnimmt. So ist kein Unterschied zu den unteren Laternen erkennbar. Der tenderseitige Lichtleiter stammt von Pikos VT 173, die Laterne entstand wie die an der Rauchkammerseite. Die Ätzbeschriftung, Dachfenstergitter und die Elektropfeile stammen aus dem Sortiment von Kuswa-Modellbau (Gerd Kuswa, Uferstr. 16, 34513 Waldeck, Tel. 05634/993791, Fax 05634/993792). Gelb lackierte Verteilerdosen und weiß angestrichene Lampen der Triebwerksbeleuchtung schließen die Reichsbahnisierung der Maschine ab. *Torsten Behnke*



Die dritte Lampe wirkt wie werkseitig montiert.



Als Basis für den gezeigten Umbau diente die DB-Version mit kleinen Windleitblechen.

Fotos (2): T. Behnke

Felsen aus dem Alu-Mantel

Aus Küchenfolie entstehen Felsformationen.

In der Küche findet sich neben anderen Utensilien, die für die Gestaltung der Modellbahn taugen, auch Alufolie. Von letzterer schneidet man eine Bahn ab, deren Länge etwa ein Drittel größer ist, als die gewünschten Dimensionen der Felsen. Die Folie knüllt man zusammen und zieht sie anschließend vorsichtig wieder auseinander. Um den Felsen eine natürlichere Form zu geben, empfiehlt es sich, die Alufolie nur in einer Richtung zu drücken. Bevor die Form mit dünnflüssigem Gips ausgegossen wird, sind die Ränder hochzukrempeln. Nach etwa 30 Minuten entfernt man vorsichtig die Alufolie und kann zum Bemalen der Felsen schreiten. Dazu eignen sich Abtön-, Acryl- oder Ölfarben. Auch mit Künstlerkreiden lassen sich schöne Effekte erzielen. *Rolf Röder*



Foto: Frickel

Mit Künstler-Kreide gelingt die farbliche Gestaltung der Felsen sehr gut.

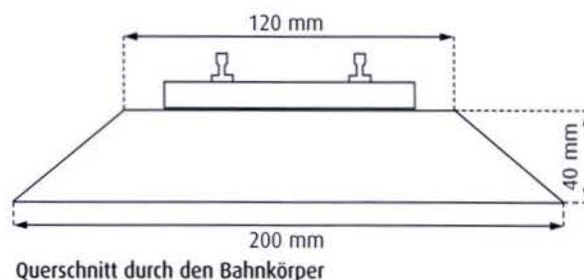


AUS DER IDEENKISTE

Abgesaugt

Statt den Staubsauger vor dem Absaugen der Anlage mit einem neuen Beutel zu versehen, aus dem man versehentlich eingesaugte Ausstattung mühevoll wieder herausklaubt, zieht man dem Saugrohr einfach eine alte Feinstrumpfsocke über. Nach dem Reinigungsvorgang dreht man das Rohr nach oben und schaltet den Sauger ab. Anschließend zieht man die Socke ab, kontrolliert das Material und sortiert noch brauchbares zur Wiederverwendung aus. Wer größere Flächen mit demselben Material bestreut hat, kann auch für jedes Streu eine eigene Socke bereit legen. *Jens Geißler*


Jetzt muss man nur noch das Schotterbett zwischen den Schwellen auffüllen.



Querschnitt durch den Bahnkörper

Fotos (2), Zeichnung: M. Naumann

Gartenbahn-Massivbau

Aus Zementmörtel fertigt man ein Planum für die Großbahn-Gleise.

Auch wer seine Gartenbahn-Schienen zur Wintersaison abbaut, sollte für den Betrieb seinen Gleisen eine feste Basis geben. Im Untergrund der geplanten Trasse ersetzt Schotter oder anderes Drainage-Material den Mutterboden und wird mit einer Walze verdichtet. Die Lage kontrolliert man immer wieder mit Richtscheit und Wasserwaage. Im vorliegenden Fall misst die Trasse an der Basis 20 cm und 4 cm in der Höhe. Als Material eignet sich handelsüblicher Zementmörtel oder eine Sand-Zement-Mischung im Verhältnis 4:1. Der Mörtel wird mit der Kelle auf das Planum aufgetragen und mit derselben und einem Reibebrett in die vorgesehene Form gebracht, zu deren Kontrolle man wiederum Wasserwaage und Richtscheit heranzieht. In den noch feuchten Zement kann man mit dem Reibebrett eine dünne Lage Schottersteine eindrücken. Zum Schluss ist etwa alle 50 bis 70 cm eine Querfuge zu ziehen, um ein Reißen der Bettung zu vermeiden. Nach einigen Tagen können die Gleise auf der Bettung verschraubt werden. Im vorliegenden Fall kamen braune Kabelschellen zur Verwendung, deren Loch auf 4 mm Durchmesser aufgebohrt und angesenkt wurde. Die Gleisbettung versieht man unmittelbar neben der betreffenden Schwelle mit einer 6-mm-Bohrung, in die ein passender Kunststoffdübel eingesetzt und mit einer Schraube (4x40 mm) fixiert wird. Zum guten Schluss füllt man das Schotterbett noch mit losem Material auf. *Michael Naumann*


Die Verankerungselemente für die Gleisanlage.

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für eventuelle Rückfragen ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag. Die Adresse:
MEB-Verlag GmbH
Redaktion MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee



Nach der Überarbeitung rollt die österreichische 214 von Liliput auch als DRG-Baureihe 12 an.

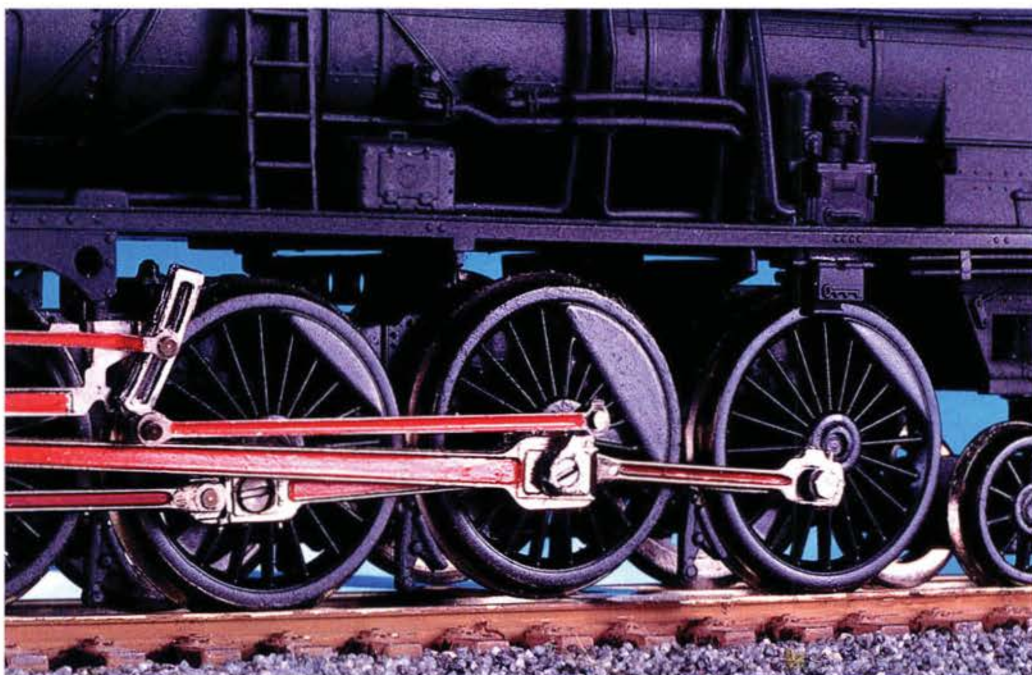
Eingereicht

Wer bei Epoche-II-Schnellzuglokomotiven nicht auf Einheitslok-Brei steht und zudem nach bayerischen Vorbildern baut, sollte sich mit Liliputs Baureihe 12 beschäftigen. Diese 1'D2'-Maschine gelangte mit der Annektion Österreichs im März 1938 in den Einflussbereich der Deutschen Reichsbahn und rollte unter anderem nach Regensburg. Ihre eigentliche Heimat war die österreichische Westbahn zwischen Wien und Salzburg, wo sie sich bewährte. Mit einer Leistung von 2700 PS zählten die 120 km/h schnellen 214.01-13, wie sie bis 1938 hießen, zu den stärksten europäischen Dampfloks.

Liliputs 12008 stellt mit der verreichlichten 214.08 eine Maschine der letzten ab 1936 in Dienst gestellten Bauserie dar. Die noch aus dem österreichischen Nachlass stammende Konstruktion des Modells wurde von den Bachmännern einer Überarbeitung unterzogen. Diese betrifft vor allem das Innenleben des Triebtenders. Unter dem massiven Metall-Gehäuse sitzen der fünfpolige Motor und eine achtpolige digitale Schnittstelle nach NEM 652. Um einen Decoder einzusetzen, sind zwei Schrauben der Getriebeabdeckung zu lösen und diese abzunehmen. Anschließend entfernt man noch die beiden im Rahmen sitzenden Schrauben und schraubt den Getriebedeckel wieder auf, damit die Achsen beim Herumdrehen des Tenders nicht herausfallen. Nun sind auch Lok und Tender getrennt. Die elektrische Verbindung beider Lokteile übernehmen vier dünne Drahtschleifer, die mit der gebotenen Vorsicht zu behandeln sind. Eine weiter gehende Zerlegung des Tenders ist bei normalen Schmierarbeiten nicht notwendig.

Im Analog-Betrieb galoppiert 12008 bei 14 Volt mit umgerechnet 182 km/h durch die Lichtschranken. Ein angemessener Zug aus sechs Schnellzugwagen dämpft das Temperament des Heißbluts. Bei Solofahrt ist der Transformator auf etwa 10 Volt zurückzuregeln, damit das Vorbild-Höchsttempo von 120 km/h anliegt. Ein stromloser Abschnitt beispielsweise vor einem Signal bremst die Maschine abrupt ein. Da die Liliputaner auf eine Schwungmasse verzichteten, steht die Lok aus 120 km/h nach etwas mehr als drei Zentimetern. Die

Eine teilweise ausgeführte Verkleidung auf dem Kesselscheitel ist, wie man sieht, nicht erst bei der 01.5 realisiert worden.



Die untergelegte Klinge zeigt, dass durch die gefederten mittleren Kuppelachsen immer eine ausreichende Stromabnahmebasis bereit steht.

reichen gerade aus, um eine Sechs-Wagen-Garnitur beim Nothalt in einer Kurve im Gleis zu halten. Selbst auf einer Acht-Prozent-Rampe befördert 12 008 noch einen Vierachser mehr. In der Ebene galoppiert der Vierkuppler sogar mit 14 schweren Schnellzugwagen über die Anlage. Auch unter derartiger Belastung gibt der Antrieb keine lästigen Störgeräusche von sich. Dass man ungestört mit knapp 1 km/h bei 1,8 Volt langsam fahren kann, liegt in der großzügigen Stromabnahme-Basis begründet. So nehmen die Räder aller vier Kuppelachsen und vier der acht Tenderräder Spannung auf. Da die zweite und dritte Kuppelachse zudem gefedert gelagert sind, kann die Lok auch bei schlechter Gleislage und schmutzigen Schienen auf Schleichfahrt gehen. Ein Minimalradius von 420 Millimetern sollte aber nicht unterschritten werden. In dem Zurüstteil-Tütchen finden sich neben Kolbenstangen-Schutzrohren auch zwei Rangierergriffe für den vorderen Pufferträger. Dort sind auch die Imitationen der Bremskupplungen anzubringen. Wie bei Liliput üblich, trägt auch die 12 Federpuffer an Lok und Tender. Auf eine tenderseitige Kurzkupplungskulisse muss der Käufer indes verzichten. An der Lokfront ist gar keine Kupplungsmöglichkeit vorgesehen.

Komplett zugerüstet muss sich 12 008 dem kritischen Auge des Modellbahners stellen. Dem fällt zunächst auf, dass die Kessel-Leitungen teils angespritzt, teils freistehend und zumeist vereinfacht nachgebildet wurden. Die Leiter, auf der das Personal zum verkleideten Sanddom klettert, dürfte durchaus feiner sein. Dafür bestehen die Windleitbleche aus Metall. Den beim Vorbild genieteten Blechrahmen bildete Liliput teilweise durchbrochen nach, was dem Bereich im Verein mit den schönen Metall-Rädern einen originalgetreuen Eindruck verleiht. Die dunkel vernickelte Steuerung, die seidenmatt lackierten Radsätze und die matte Farbgebung des Aufbaus lassen die Maschine als gut gepflegt erscheinen. Runde Schlitzschrauben an der Steuerung müssen heute aber nicht mehr sein. Den mit zahlreichen Nieten bestückten Aufbau des Steifrahmentenders ergänzen diverse angesetzte Griffstangen und Leitern. Die Kohleimitation kann der Modellbahner unter einem Häufchen echter Kohle verstecken.

Die Beschriftung gibt den Zustand mit aufgemalten Lettern und Ziffern sowie ohne Untersuchungsdaten wieder. Auch der Pleitegeier genannte Reichsadler mit stilisiertem Hakenkreuz prangt zu Recht am Führerhaus. Der Herstellernachweis an der Kesselverkleidung überstand aber beim Original die Kriegszeit als Schild.

Aus den vorderen mit einem Schirm versehenen Lampen dringt erst bei etwa 7 Volt ein nennenswerter Lichtschein. Eine freistehende Ausführung der tenderseitigen Lampen fiel wohl der Kostendämpfung zum Opfer. Als Ausgleich leuchten sie heller als die der Lok.

Mit einem Verkaufspreis von etwa 220 Euro ist die 12 zwar kein Schnäppchen, für den Abwechslung im Schnellzugdienst suchenden Modellbahner aber ein überlegenswertes Angebot.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO **Interessantes Vorbild; solide Details; gut gestaltetes Fahrwerk; freistehende Griffstangen; gute Fahreigenschaften; gute Zugkraft**

KONTRA **Teilweise grobe Leitungen; schwache Beleuchtung; Schlitzschrauben an Steuerung; keine Kurzkupplungskulisse**

PREIS **Etwa 220 Euro**

URTEILE ⧓⧓⧓

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Für analoge Gleichstrom-Anlagen entwickelte Bernd Heißwolf einen innovativen Fahrregler.

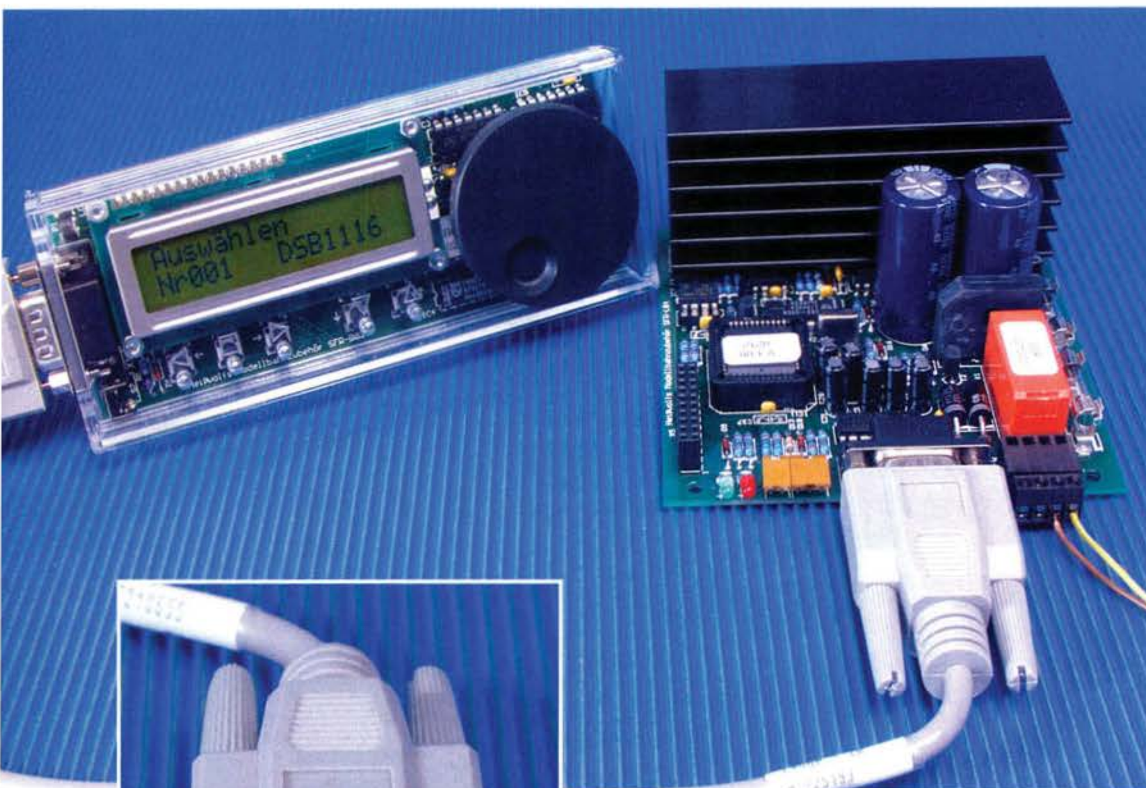
Geregeltes Leben



Im Zustand „Fahrbetrieb" sind die tatsächliche Voltzahl und zwei Balken zu sehen, von denen der obere die tatsächliche, der untere die erwartete Spannung anzeigt.

Sie besitzen eine analoge Gleichstrom-Anlage mit Loks, die die Vorbildgeschwindigkeit einhalten, aber auch rasende Triebfahrzeuge? Sie möchten gerne auf dem Trafo erkennen, welche Lok sie augenblicklich führen und den Fahrregler optimal auf die Motor-Charakteristik einstellen? Dann hält die Firma „Heißwolfs Modellbahnzubehör" mit dem SFR 2000 ein ideales Fahrgerät für Sie bereit.

Das Grundset beinhaltet Leistungsteil, Bedienteil und das 1,8 Meter lange Verbindungskabel. Wer seine Modellbahn an der langen Leine halten will, kann auf ein fünf Meter langes Kabel zurückgreifen. Der Hersteller rät, auf ein Gehäuse für das Leistungsteil zu verzichten und es mit dem separat zu beziehenden Montage-Set (9 Euro) direkt unter der Anlage zu befestigen. Wer bereits einen 230-Volt-Trafo mit einer Ausgangsleistung von 2,6 A bei 15 V besitzt, kann sofort loslegen. Sicherheit im Betrieb gibt auch ein Notausschalter, für den zwar ein Anschluss an der Platine besteht, den der Modellbahner aber selbst beschaffen muss. Die Bedienung ist in der Anleitung übersichtlich und verständlich erklärt. Im Gegensatz zum Di- →



Diese Anzeige erwartet den Modellbahner immer bei Einschalten der Spannung. Ein Druck auf die Quadrat-Taste und man gelangt zum Fahrbetrieb.



Die Verbindung zwischen Bedien- und Leistungsteil übernimmt ein Kabel mit Neunpol-Stecker.

gital-Betrieb fahren alle im selben Stromkreis befindlichen Lokomotiven mit den Parametern der angewählten Lok.

Als erstes Triebfahrzeug steht Rocos DSB-Nohab (Test ab Seite 84) bereit. Sobald der Trafo am Netz ist, zeigt der in einem schicken transparenten Gehäuse steckende Bedienteil die drei Bereiche „Auswählen", „Nr001" und „Tfz001" an. Mit behutsamem Drehen des Reglers lassen sich Nummern zwischen 1 und 255 einstellen. Die Nummern dienen zur geräte-internen Auswahl. Eine Bestätigung der Auswahl ist nicht nötig. Ein Druck auf den abwärts gerichteten Pfeil ruft zur Wahl der Ausgangsspannung auf. Zur Wahl stehen reine Gleichspannung, Impulse und eine Kombination aus Impulsen und Gleichspannung. Die reine Gleichspannung ist ideal für Glockenanker-Motoren und bietet eine hervorragend geringe Minimalspannung von 0,1 Volt. Auch zum Betrieb von Motoren mit Eisenanker lassen sich ideale Einstellungen finden.

Zum Einstellen der Maximalspannung greift man zum Mess- und Datenblatt der MODELLEISENBAHNER-Tests und liest eine Spannung von 9,5 Volt ab, bei der die Nohab die 133 km/h des Vorbilds erreicht. Die Spannung wird wieder am Drehregler eingestellt. Auf diese kinderleichte Art stellt man auch Beschleunigungs- und Bremszeit ein, das heißt, die Verzögerung, mit der das Fahrzeug auf die Änderung der Reglereinstellung reagiert.

Zum Schluss kann man dem Triebfahrzeug auch einen Namen geben, der aus maximal acht Zeichen bestehen darf. In diesem Falle lautet der „DSB1116". Auch diese Auswahl erfolgt kinderleicht durch Drehen am Regler. Das Weiterschalten zwischen den Textstellen erfolgt mit zwei Pfeiltasten, die im Betrieb dem Fahrtrichtungswechsel dienen. Durch einen Druck auf die mit einem Quadrat gekennzeichnete Taste gelangt man jederzeit zum Fahrmodus zurück.

Als zweiter Kandidat musste die E 18 von Märklin in Z herhalten. Besondere Herausforderung war dabei, zwischen der mit 45 km/h erheblich zu hohen Minimal- und der irrsinnigen Maximal-Geschwindigkeit von 450 km/h einen vernünftigen Regelbereich zu erhalten. Mit Heißwolfs Fahrgerät rollte die E 18 bei 1,1 Volt mit umgerechnet 3 km/h los. Um die eingestellte Maximalspannung von 6 V zu erreichen, muss man am Endlos-Dreh-Regler drei 360-Grad-Umdrehungen machen. So lassen sich gerade Rangiermanöver sehr feinfühlig durchführen. Das Kurbeln erleichtert eine Einbuchtung auf dem Handrad. Am Drehregler bestimmt man die Spannung in 0,1-Volt-Schritten, was man guten Gewissens als stufenlose Regelung bezeichnen kann.

Wer für drei Loks die Fahrcharakteristiken eingegeben hat, beherrscht die einfachen Abläufe bereits. Überspitzt könnte man sagen, dass sich mit dem SFR 2000 die Fahreigenschaften guter analoger Loks durch die individuellen Einstell-Möglichkeiten auf das Niveau von guten Digitalloks heben lassen. Besitzer von Loks, die die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit erst bei über 12 V erreichen, wünschen sich aber eine Maximal-Spannung von 14 V.

Modellbahner, die in einem Stromkreis nicht mehrere Triebfahrzeuge gleichzeitig fahren wollen, erhalten mit dem SFR 2000 einen hochwertig verarbeiteten Fahrregler zu einem angemessenen Preis von 175 Euro. Erhältlich ist der SFR 2000 bei Wörner-Modellbahnen, Hunzelweg 3, 71729 Erdmannhausen, Tel. (07144)831565, Fax (07144)831564, E-Mail: hw@woerner-modellbahnen.de. Informationen zum Fahrgerät findet man im Internet unter: www.heisswolf.net. In der Entwicklung befinden sich unter anderem eine Software zum Eingeben und Verwalten am PC und eine Schaltung zum Verbundbetrieb von maximal acht SFR 2000.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO Einfache Bedienung; solide Verarbeitung; stufenlos regelbare Spannung; verbesserte Fahreigenschaften der Triebfahrzeuge; schickes Design

KONTRA Maximal 12 Volt

PREIS Grundset 175 Euro

URTEILE

5 Schluss-Signale: super, 4 Schluss-Signale: sehr gut, 3 Schluss-Signale: gut, 2 Schluss-Signale: befriedigend, 1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Auf seinen Trabi Kombi musste der langhaarige „Beatle" in Niethosen jahrelang warten. Die Garage von Beka bekommt er schneller.

Auch der ostdeutsche H0-Pkw-Besitzer braucht ab und zu einen Unterstand für sein Gefährt. Beka liefert jetzt eine Fertigteilgarage aus.

Fertig-Teile

Ob es wahr ist, dass es in der DDR angeblich leichter war, eine Garage zu bekommen als einen Pkw, soll hier nicht weiter erörtert werden. Wahr ist jedenfalls, dass DDR-typische oder ostdeutsche Accessoiers für die Modellbahn nicht gerade zum Standardprogramm vieler Produzenten zählen. Platz genug also für Hersteller, die sich auf diese Nische spezialisiert haben, und einer davon ist Beka aus Dresden. Neben Straßenbahnen und Bussen verschiedenster Typen und Ausführungen gibt es von dort jene unscheinbaren Bauten, die das Bild zum Teil heute noch in Ostdeutschland prägen.

Mit einer Beton-Straßenbahnhaltestelle hatte es begonnen. Was liegt näher, als mit der in der Konstruktion ähnlichen Garage im Maßstab 1:87 nachzuziehen? Ebenso wie beim Vorbild, wo innerhalb von Stunden vorgefertigte Elemente zusammengefügt wurden, gestaltet sich der Zusammenbau des Beka-Modells einfach. Der Pakkung liegt eine unmissverständliche Sprengzeichnung bei. Im Gegensatz zum Vorbild müssen die spritzgussbedingten Grate entfernt werden. Das ist aber schon alles, was an Vorarbeit nötig ist. Leider bleibt manche Spritzformnaht sichtbar.

Dafür kann der stolze H0-Pkw-Besitzer wählen zwischen einem Flügeltor und einem neuzeitlicheren Rolltor. Schade ist, dass die Tore nur Attrappen sind und sich nicht öffnen und schließen lassen. Für das Foto wurde das Rolltor lediglich schräg eingeklebt. Und Ironie der Geschichte: Modellbahner in den neuen Ländern sind etwas im Vorteil, weil Beka bei dortigen Händlern eher im Sortiment ist. Sollte es daher Beschaffungsprobleme geben, weist der Hersteller auf die Möglichkeit des Direktbezugs hin (Beka Modellbau, Bunsenstr. 3, 01139 Dresden oder www.beka-modelle.de).

Fazit: Wie in Wirklichkeit ist die Fertigteilgarage nicht unbedingt schön. H0-Anlagen mit ostdeutschen Motiven werden damit jedoch ein Stück authentischer. *Henning Bösherz*

AUF EINEN BLICK

PRO Oft im Schatten stehendes DDR- und typisch ostdeutsches Vorbild; einfacher Zusammenbau; zwei verschiedene Torausführungen

KONTRA Spritznähte teilweise sichtbar; Tore ohne Funktion

PREIS Zirka 5 Euro

URTEILE ☒☒☒

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

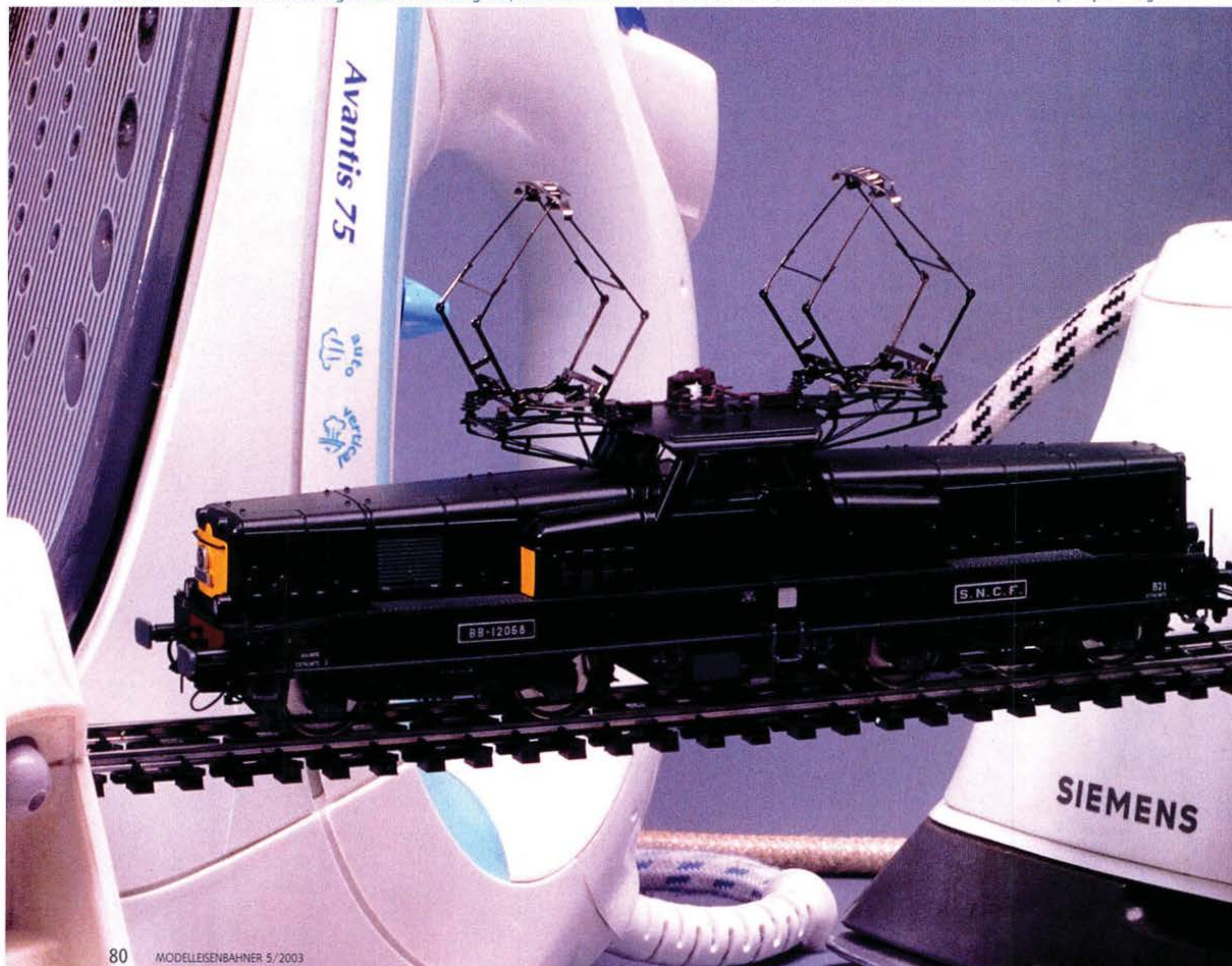
Ihr Anblick war einzigartig, ihre Zugkraft enorm und die Technik neu und wegweisend: Märklin erinnert sich an die französische Baureihe BB 12000 in H0.

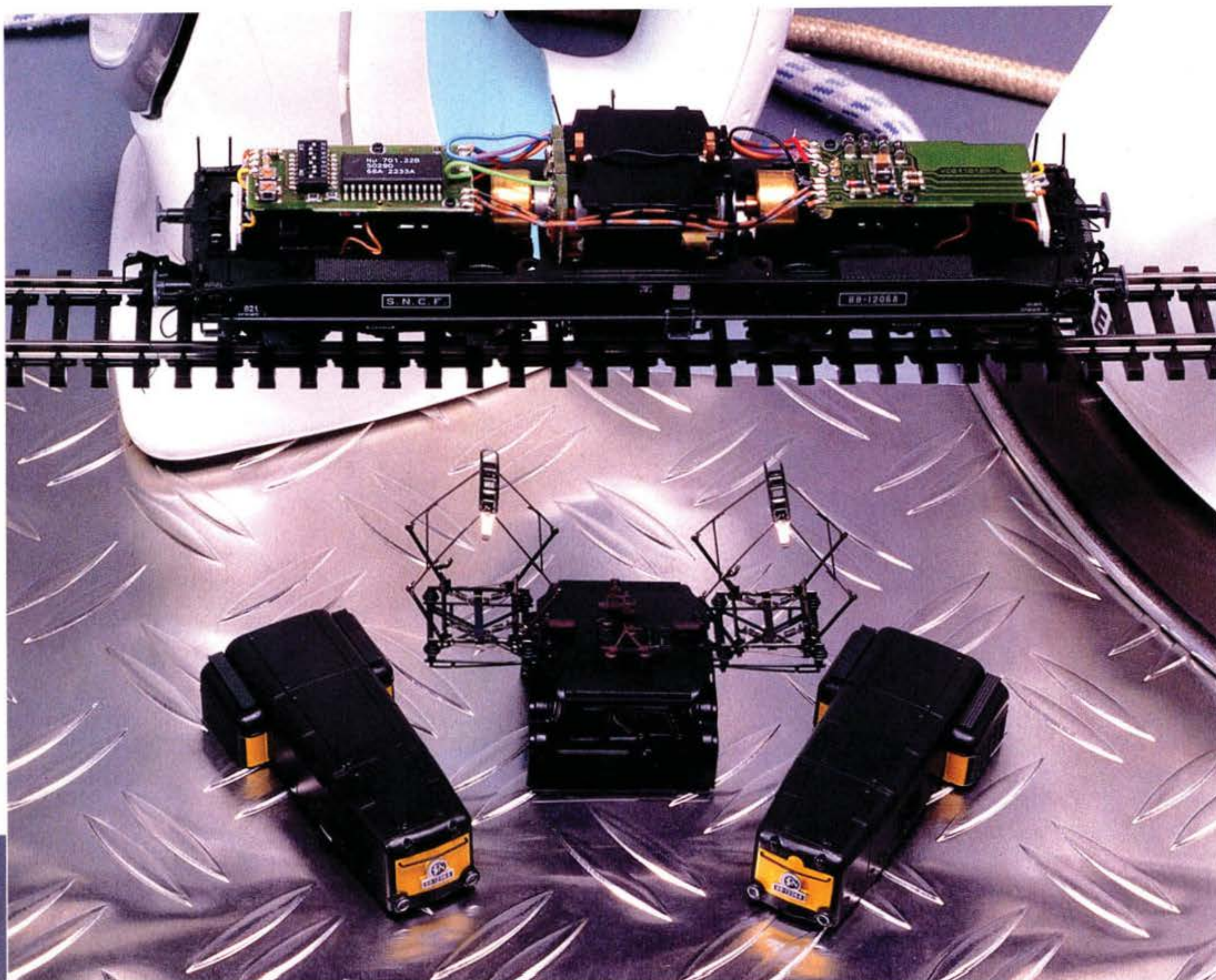
Das Bügeleisen

„Fer à repasser", Bügeleisen, nannten die Franzosen eine ihrer markantesten Lokfamilien, die auch hierzulande wegen ihrer eigenwilligen Bauform zu den bekannten linksrheinischen Lokomotiven gehörten. Zu den Bügeleisen zählten insgesamt vier verschiedene Baumuster, BB 12000, BB 13000, CC 14000 und CC 14100, von denen jeweils zwei vierachsig und zwei sechsachsig ausgelegt waren. Die bedeutenden Unterschiede befanden sich im Innenleben (siehe Vorbildbeitrag ab Seite38).

Die Märklin-Konstrukteure haben sich aus der Bügeleisen-Familie das erfolgreichste Mitglied, die Baureihe BB 12000, als neues H0-Modell ausgewählt und dieses auf der Nürnberger Messe 2002 angekündigt. Seit wenigen Monaten ist nun BB 12068 bei den Händlern. In bewährter Metall-Technik hat Märklin das Fahrzeug aufgelegt,

Das 84 Tonnen schwere Vorbild gäbe sicherlich ein gutes, aber unhandliches Plätteisen. Das Modell ist viel zu schade für einen derart plumpen Vergleich.





Aufgeräumte Technik unter Führerstand und Vorbauten: Im linken Teil befindet sich der Motorola-Decoder.

und hinter dem Testmuster mit der Bestellnummer 37330 verbirgt sich eine digitaliserte grüne Epoche-IV-Variante.

Nach dem Auspacken aus der Schachtel gilt der erste Blick natürlich dem weit auskragenden Dach über dem Mittelführerstand mit den beiden Stromabnehmern, eine außergewöhnliche Konstruktion! Schon an diesem Punkt weiß Märklins Bügeleisen zu überzeugen. Das Drahtgebilde wirkt leicht und filigran. Die beiden feinen, brünierten Stromabnehmer runden das stimmige Bild ab.

Die olivgrüne Lackierung gibt keinen Grund zur Beanstandung. Die gelben stirnseitigen Signalflächen sind sauber deckend und mit scharfen Trennkanten ausgeführt. Bei der vergleichsweise sparsamen Bedruckung geben sich die Göppinger keine Blöße.

Der Formenbau hat sich sehr bemüht und eine Lokomotive mit feinen Gravuren abgeliefert, deren Proportionen vollkommen überzeugen. Der Rangierertritt an den Stirnseiten aus durchbrochenem Blech ist dabei nur ein kleines Highlight. Aber auch die Kunststoffdrehgestellblenden stehen den Metallteilen nicht nach.

Ein Zurüsten der Lok ist nicht

Einzigartige Form fordert Konstrukteure

vorgesehen. Die freistehenden Griffstangen aus Metall sind ab Werk montiert. Lediglich Vitrinenbahner oder diejenigen, die auf eine funktionsfähige Kupplung verzichten können, haben die Möglichkeit, die Pufferbohle mit Attrappen zuzurüsten.

Um an das Innenleben zu gelangen, benötigt man nur einen kleinen Kreuzschlitz-Schraubendreher. Die beiden Vorbauten werden von jeweils drei Schrauben gehalten, die befriedigend zugänglich sind. Unter den Vorbauten tauchen der Antrieb, der auf alle vier Achsen wirkt, und der Decoder auf. Zwischen Motor und Drehgestell sind beidseitig zwei Messing-Schwungmassen eingebaut.

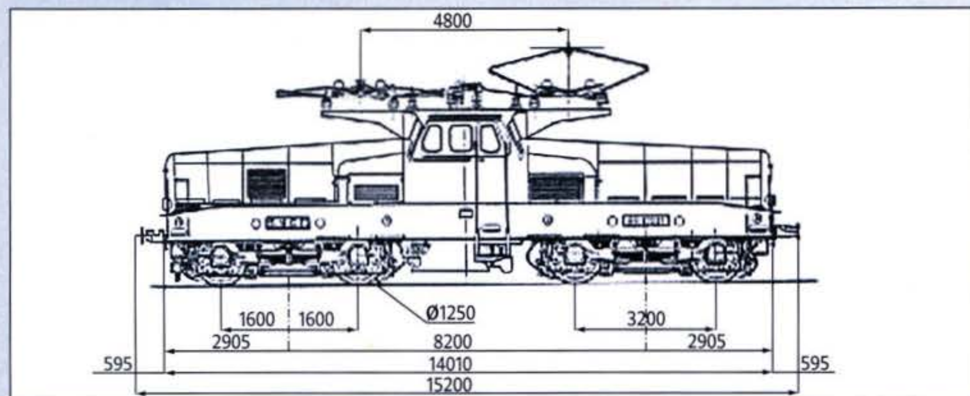
Das Gehäuse des zentralen Mittelführerstands ist eines der wenigen Kunststoffteile der Lok. Das fällt erst auf, wenn es abgenommen werden muss. Der Führerstand wird am Lokrahmen durch vier Griffstangen fixiert, eine etwas ungewöhnliche und auch nur bedingt praktische Lösung. Aber sie ist handhabbar. Mit einem kleinen Schraubendreher oder einer Pinzette kann man die Griffstangen vorsichtig herausziehen, sollte allerdings sehr aufpassen, dass der Lack dabei nicht in Mitleidenschaft gezogen wird. Unter dem Führerstand befindet sich der bärenstarke Glockenankermotor.

Wer den lothringischen Montanverkehr, eines der →

MESS- UND DATENBLATT

BB 12000 der SNCF von Märklin in H0





Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Märklin, Göppingen
Bezeichnung: BB 12068 der SNCF
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2002
Epoche: IV
Katalognummer: 37330
Im Handel seit: Dezember 2002
Andere Ausführungen: Gleichstrom (Trix)
Gehäuse: Metall und Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 347 Gramm
Kleinster befahrener **Radius:** 360 mm
Kupplung: Kulissengeführte Märklin-Universal-Kupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 230 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

Stromsystem: Wechselstrom
Nennspannung: 16 Volt
Steuerungssystem: Digital, Märklin-Motorola
Stromabnahme: Über Mittelschleifer
Motor: Glockenankermotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel (analog), schaltbare Lichtfunktion (digital)

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Kardanwellle und Schnecke-/ Stirnradgetriebe auf alle vier Achsen
Schwungmasse: Zwei, ø 13 x 6 mm
Haftreifen: Vier
Zugkraft:
Ebene: 210 Gramm (Zug mit mehr als 120 Achsen)
3 % Steigung: 185 Gramm (Zug mit mehr als 100 Achsen)
8 % Steigung: 170 Gramm (Zug mit mehr als 80 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Vorbauten sind abschraubbar; Führerstand wird von Griffstangen gehalten
Innenteile: Motor, Getriebe und Decoder sind nach Abnahme der Gehäuseteile zugänglich
Zurüstteile: Kupplungshakenattrappe
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





FS = Fahrstufe
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
V_{max}NEM: Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	15200	174,7	175,0
Achsstand der Lok	11400	131,0	132,0
Treibraddurchmesser	1250	14,4	14,4
Achsstand des Drehgestells	3200	36,8	36,6
Abstand Stromabnehmer	4800	55,2	55,1
Höhe über SO	3695	42,5	42,2

Fahrwerte ohne Last	FS	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1	2	-
Kriechen	1	2	-
V_{Max}	14	161	110
$V_{Vorbild}$	10	120	65
45 km/h	4	45	-

Haupteinsatzgebiete der Bügeleisen, nachstellen möchte, kann gleich beginnen, auf die vielen Selbstentladewagen zu sparen, die seine neue Lok zu ziehen vermag. In der Ebene ist ein Zug mit 120 Achsen für das 347 Gramm schwere Bügeleisen kein Problem. Und auf Rampen ist der Zugkraftabfall nur geringfügig. In der dreiprozentigen Steigung ist eine Anhängelast um die 100 Achsen möglich, und auf der Achtprozentigen bewältigt BB 12068, die an jeder Achse mit einem Haftreifen ausgerüstet ist, noch immer mehr als 80 Achsen!

Das Bügeleisen von Märklin verfügt über einen seidenweichen Lauf, und nur der Schleifer macht beim Überfahren von Weichen hörbar auf sich aufmerksam. Die Werkseinstellung des Motorola-Decoders ist gut. Die Höchstgeschwindigkeit in Fahrstufe 14 beträgt 161 km/h. Unter Berücksichtigung des 40-prozentigen NEM-Zuschlags ist das bei einer Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h akzeptabel. In der ersten Fahrstufe fährt die Lok mit 2 km/h an und das Geschwindigkeitsverhalten ist über alle Fahrstufen annähernd linear. Die Vorbildhöchstgeschwindigkeit wird etwa in der Fahrstufe 10 erreicht.

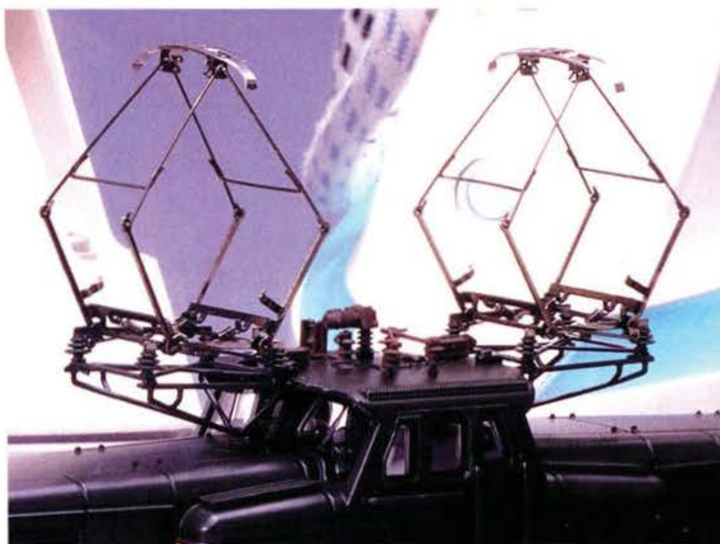
Der Auslauf aus der Höchstgeschwindigkeit beträgt 110 Millimeter. Das ist nicht weltbewegend, aber in Ordnung. Aus einer Geschwindigkeit von 84 km/h sind es noch 30 Millimeter.

Höchstgeschwindigkeit und Bremsverzögerung können mittels eines Potis noch direkt auf dem Decoder variiert werden. Dort kann der Digitalbahner auch noch die von Märklin auf die Nummer 12 voreingestellte Lokadresse verändern. Als Zuatzfunktion steht im Digitalbetrieb noch die schaltbare Fahrzeugbeleuchtung zur Verfügung. Die Anfahr- und Bremsverzögerung sind mit der f4-Taste abschaltbar.

Auch der konventionelle Märklinbahner, der auf die digi-

talen Eigenschaften verzichten kann, darf sich auf ein sehr ausgewogenes Fahrverhalten freuen. Bei einer Spannung von 16 Volt fährt die Lok mit einer Geschwindigkeit von 155 km/h und bei nur wenig mehr als 4 Volt setzt sie sich mit 9 km/h sanft in Bewegung. Dabei ist sie ebenso leise wie im digitalen Einsatz.

Das neue Märklin-Modell der BB 12068 ist ein gelungener Wurf. Es besticht gleichermaßen durch sein Aussehen wie durch ausgewogene Fahreigenschaften. Die solide Metallausführung vermittelt Werterhaltung und Robustheit. Die filigrane Dachausrüstung ist ein wirklicher Höhepunkt und erinnert an Kleinserienniveau. Bei einem Fahrzeug in dieser Qualität ist ein Preis von 230 Euro (digital) noch moderat. Varianten des Bügeleisens sind von Märklin bereits angekündigt. Als nächste ist die mit der BB 12000 baugleiche luxemburgische Reihe 36 vorgesehen, aber auch mit weiteren französischen Ausführungen darf man sicher noch rechnen. Die Gleichstrombahner hat man in Göppingen nicht vergessen und bietet über Trix ebenfalls ein H0-Modell der BB 12068 an. *Stefan Alkofer*



Eine wahre Augenweide ist die einzigartige Dachkonstruktion der BB 12068. Das Bügeleisen ist damit Blickfang auf jeder H0-Anlage.



Das alte SNCF-Logo ist allein schon sehenswert. Die markante Front hebt das Pseudo-Krokodil von den meisten anderen Fahrzeugen ab.



Vitrine (oben) oder Betrieb - Roco hat das Modell so mit Zurüstteilen ausgestattet, dass je nach Wunsch beides möglich ist.





Ein zeitgemäßes Großserienmodell der Nohab-Lokomotiven für H0-Gleichstrom war lange ein Wunsch der Modellbahner. Roco wagt sich an eine ansprechende Umsetzung.

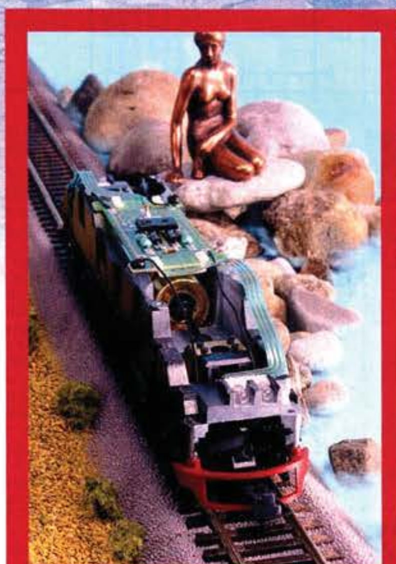
Mächtig gewaltig!





Es gibt Lokomotivtypen, da genügt ein kurzes Stichwort, und der Eisenbahnfreund weiß sofort, worum es geht. Zu den solcherart mit Kultstatus bedachten Bauarten gehören die Nohab-Diesellokomotiven, die im schwedischen Trollhättan gefertigt wurden. Es ist fast nicht möglich, etwas aufzuschreiben, was nicht irgendwo schon einmal geschrieben wurde. Und was die Art von Beziehung zu diesen Maschinen betrifft, kann man nicht nur auf den Treffen der Nohab-Fans im jütländischen Randers erleben. Eine der vielen, den Nohabs gewidmeten Homepages endet fast schon rührend mit „Tak for alt" - Danke für alles.

Dabei ist es für einen Nachruf viel zu früh. Obwohl die dänischen My-Lokomotiven weitgehend bei der Staatsbahn DSB verschwunden sind, haben einige bei privaten Eisenbahnen inner- und außerhalb Dänemarks ein neues Beschäftigungsfeld gefunden. Auch in Deutschland kann man Nohab-Loks im Dienste privater Güterverkehre beobachten, und eine, die ehemalige My1143, trägt sogar ein rostrotes DSB-Farbkleid. Auch in Ungarn, Luxemburg, Belgien und Norwegen sind noch Nohab-Loks im Einsatz.


Das aufgeräumte Innere lässt Platz für die Sound-Lautsprecher erkennen.

Sie haben schon ein ungewöhnliches Äußeres für eine europäische Lokomotive, was bei ihrer Entstehungsgeschichte nicht verwundert. Hergeleitet wurden sie aus der amerikanischen F-Serie, leistungsstarke B'B'-Loks, wahlweise mit (A-Unit) oder ohne (B-Unit) Führerstand ausgestattet und seit 1939 im praktischen Betrieb erprobt.

Die Dänischen Staatsbahnen können als Initiator für die Europäisierung der F-Loks bezeichnet werden. Schon recht früh hatte man sich bei der Traktionsumstellung auf die bewährte Konstruktion von General Motors - EMD festgelegt und bei Nydqvist og Holm AB (Nohab) eine Vorserie von fünf Maschinen in Auftrag gegeben. Sie erhielten an beiden Enden Führerstände, und zur besseren Masseverteilung auf dem vergleichsweise leichten europäischen Oberbau wurde in die Drehgestelle eine Laufachse eingeordnet. So kam die ungewöhnliche Achsanordnung (A1A)'(A1A)' zustande. Spätere Serienlieferungen erhielten die Achsfolge C'C'. Die Vorserie wurde 1954 ausgeliefert und war so überzeugend, dass mehrere Bahnverwaltungen bis zum Jahre 1965 Dieselloks dieses Typs bei Nohab bestellten. In Dänemark fuhren sie als My und leichtere Variante Mx, in Norwegen als Di3 und in Ungarn als M61.

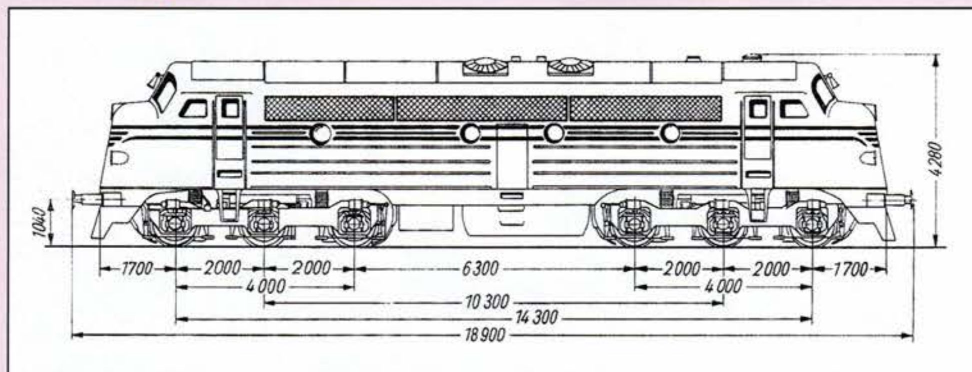
Eine so erfolgreiche Lokomotive mit ihren mittlerweile kaum mehr zählbaren Betriebs- und Farbvariationen ist eigentlich ein gefundenes Fressen für jeden Modellbahnhersteller. So verwundert es schon etwas, dass ein maßstäbliches und heutigen Ansprüchen an Detaillierung und Fahrverhalten genügendes Modell von einem Großserienhersteller lange nicht zu haben war, jedenfalls für H0 und Gleichstrom. Roco tritt an, die Lücke zu schließen, und wenn die Vorhersage erlaubt ist: Die Salzburger tun es erfolgreich.

Wohl als Reminiszenz an die Geschichte der Nohabs ist die My der DSB die erste Version, die in den Handel gelangt. Roco wählte die My1116 als Vorbildmaschine aus. Sie wurde →

MESS- UND DATENBLATT

Nohab My der DSB von Roco in H0

Modell Eisen Bahner



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Roco, Salzburg
Bezeichnung: Nohab My 1116 der Dänischen Staatsbahnen (DSB)
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2002
Epoche: III / IV
Katalognummer: 63470
Im Handel seit: März 2003
Andere Ausführungen: 3-Leiter-Wechselstrom; Digital-Sound; weitere Bahnverwaltungen: M61 MÁV, Di 3 NSB, 1600 CFL, 204 SNCB
Gehäuse: Aus Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 431 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 358 mm (Roco-Radius 2)
Kupplung: Wahlweise: Kupplungsimitation für Standmodell; Roco-, Fleischmann- oder Bügelkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 160 Euro (Analogmodell; Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 14 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer von allen Radsätzen
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges Spitzen- / Schlusssignal
Digitale Schnittstelle: NEM 652

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Kardanwellen und Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen beider Drehgestelle
Schwungmasse: Zwei, ø je 16 x 10 mm
Haftreifen: Vier
Zugkraft:
Ebene: 152 Gramm, Zug mit 90 Achsen
3 % Steigung: 146 Gramm, Zug mit 86 Achsen
8 % Steigung: 122 Gramm, Zug mit 72 Achsen

Service

Gehäusedemontage: Gehäuse in der Mitte spreizen und nach oben abziehen
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses und Abschrauben der Leiterplatte zugänglich
Zurüstteile: Kupplungs- und Bremsschlauchimitationen
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen, Ersatzteilblatt
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM: Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	18900	217,2	217,2
Drehzapfenabstand	10300	118,4	118,2
Einzelachsstand	2000	23,0	23,0
Höhe Schornstein über SO	4280	49,2	49,5
Treibraddurchmesser	1015	11,7	11,4

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2,6	12	-
Kriechen	2,4	<5	-
U_{Nenn}	14	211	569
$V_{Vorbild}$	9,5	133	255
V_{max}NEM	11,5	186	442

1956 mit der Fabriknummer 2330 gebaut. Ihr Einsatzgebiet wechselte zwischen der Insel Seeland und Jütland. Im Jahre 1982 erhielt sie das damals aktuelle Farbschema der DSB: Führerhaus rot, der Rest schwarz. Schon 1995 erfolgte ihre Ausmusterung. Sie wurde noch zum Training für eine Feuerwehr und ganz zuletzt als Ersatzteilspender genutzt, ehe sie im Jahre 2000 in Tønder zerlegt wurde.

Schon der erste Blick überzeugt: Die „Rundsnuden" sind nicht nur gut in der Form getroffen, sondern auch exakt maßstäblich. Viele Teile sind einzeln eingesetzt: Griffstangen, Scheibenwischer, Trittstufen, Rangierergriffe und Bremsschläuche. Alles ist aus schlagzähem Kunststoff gefertigt; man müsste sich schon Mühe geben, diese Teile abzubrechen. Das ist ein Pluspunkt für rauhen Modellbahnbetrieb, und auch in Kinderhände kann man das formschöne Modell getrost geben.

Zwar nicht als durchbrochenes Einzelteil ausgeführt, aber durchaus effektvoll sind die seitlichen Lüftungsgitter. Sicher nicht zuletzt aus Kostengründen hat Roco diese Lösung gewählt. Kupplungen und Frontschürze liegen in zwei verschiedenen Ausführungen bei, so dass man wählen kann zwischen einem Vitrinenmodell mit durchgehender Schürze und Kupplungsimitation und einem Betriebsmodell, für dessen Kupplung die Schürze ausgespart ist. Neben der Roco-Standardkupplung liegen auch die Fleischmann- und eine Bügelkupplung bei. Weitere Zurüstteile sind Ersatz-Kupplungsimitationen, Zughaken und Bremsschläuche.

Der Antrieb erfolgt auf alle sechs Achsen, zwei Radsätze sind mit Haftreifen belegt. Die Lok läuft leise und taumelfrei durch die Gleise, fährt bei 2,6 Volt mit umgerechnet 12 km/h an und lässt sich wieder bis 2,4 Volt zurückregeln. Die Höchstgeschwindigkeit der Lok liegt bei 14 Volt mit umgerechnet 211 km/h zwar oberhalb der NEM,

doch bietet dieser bei Lz-Fahrt gemessene Wert genügend Reserven bei langen und schweren Zügen, die dann immer noch zügig befördert werden. Unter Last und bei höherer Geschwindigkeit ist ein Fahrgeräusch wahrnehmbar, das aber nicht unangenehm ist. Die vorgesehene

Gut getroffen, starke Zugkraft, viele Varianten

Soundvariante jedenfalls dürfte kaum unter den maschinell bedingten Tönen leiden. Anfahren und Halten gelingen bei der Lok butterweich.

In Dänemark wie in der DDR war ein Film-Gaunertrio namens Olsenbande sehr beliebt. Deren Chef Egon Olsen vergriff sich in „Die Olsenbande stellt die Weichen" am Fahrplan der DSB. Sein Adlatus Benny kommentierte jede mehr oder weniger gelungene Aktion des Chefs mit „Mächtig gewaltig!", und angesichts der Zugkraftwerte der Roco-Nohab fällt einem dieser Ausruf ein. Den Tester packte schon etwas die Ungeduld, als die Maschine bei 150 Gramm am Haken immer noch zog und hielt und wieder anzog. Bei zwei Gramm mehr war dann Schluss. Das sind gut 90 Achsen oder ein Zug mit 22 Vierachsern in der Ebene. Bei acht Prozent Steigung sind es immerhin noch 18 vierachsige Wagen, ausreichend selbst für jeglichen Ausstellungsbetrieb.

Weniger erquickend ist die Beleuchtung. Ist der Raum dunkel und schaut man der „Rundsnude" ins Gesicht, ist bei knapp 4 Volt ein Glimmen zu erkennen. Bei taghellen Räumen haben die Frontlichter so gut wie keine Wirkung. Auch schade:



Keine Angst vor separat eingesetzten Leitern und Griffstangen! Das Material ist sehr elastisch, und trotzdem wirken die schon montierten Teile filigran.

Die Führerstände wurden nur angedeutet und nicht gestaltet, obwohl Platz gewesen wäre. Einen Lokführer muss man sichin abgesägter Form ebenfalls selbst beschaffen.

Trotz dieser Einschränkungen hat sich das Warten auf den Schweden aus Österreich gelohnt. Rocos Nohab-Diesellok bietet in den meisten Punkten das heute an einem Großserienfahrzeug erwartete Niveau . Die Analog-Variante wird für etwa 160 Euro im Fachhandel erhältlich sein, die Digital-Sound-Variante für 240 Euro. Beide Ausführungen werden ganz sicher ihre Freunde finden. Tak for det - og Skål! *Henning Bösherz*

TERMINE + TREFFPUNKTE

VORBILD

BIS MI 30.04.

Sonderausstellung zur Kreisbahn Rathenow – Senzke – Nauen im Heimatmuseum in 14612 Falkensee, Falkenhagener Str., Tel. (03322) 222888.

BIS SO 11.05.

Bahn-Arbeit - Fotoausstellung im Westfälischen Industrie-Museum in 44388 Dortmund, Grubenweg 5, Zeche Zollern II/IV.

FR 18.04.

Osterhasenexpress von Freiberg / Sachsen zum Hp Zellwald. Tel. (03731) 33365.

Saisoneröffnung bei der Brohltalbahn, Fahrtage i.d.R. Di, Do, Sa, So, Tel. (02636) 80303.

FR 18.04. BIS MO 21.04.

Osterfahrten auf der Preßnitztalbahn. (7)

SA 19.04.

Fahrten auf der Heidekrautbahn mit Panorama-VT 95. (12)

Auf alten Wegen durch den Ruhrpott mit dem Schienenbus. www.historische-eisenbahn-gelsenkirchen.de, Tel. (0203) 429 1919. Auch Sa 17.05.

Nostalgie-Rhein-Express von Basel über Singen nach Horb, mit 01 519 und 18 201. www.nostalgie-rhein-express.ch, Tel. (00 41) 61 3633532.

Osterdampf Schwarzenberg – Thalheim, www.eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de

SA 19.04. UND SO 20.04.

Osterfahrten im Selketal. (1)

Osterdampf bei der Mansfelder Bergwerksbahn. (6)

SA 19.04. BIS MO 21.04.

30 Jahre EF Zollernbahn in Horb, große Dampflokparade und Zugverkehr. (2)

SO 20.04.

Osterfahrten Radebeul Ost – Radeburg. (8)

Mit dem Preußenzug (pr T 11) von Minden-Oberstadt nach Kleinenbremen und Hille. (4)

Schwarzenberg – Zellwald über Freiberg, www.eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de

SO 20.04. UND MO 21.04.

Fahrbetrieb auf der Muttenthalbahn, Zeche Theresia. (13)

Osterfahrten Bruchhausen-Vilsen – Hoya. (9)

Dampfzugfahrten bei der Berliner Parkeisenbahn. (5)

MO 21.04.

Dampf-Museumszug auf der Ruhrtal-Strecke. Tel. (0234) 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de. Auch So 04., Do 29.05. und So 01.06.

Österlicher Betriebstag im ehem. Bw Köln-Nippes, Longericher Straße, 11 - 17 Uhr. (10)

Fahrt der Oberhessischen EF von Gießen über Marburg nach Biedenkopf. Tel. (06406) 6506.

MI 23.04. BIS SO 27.04.

Frühlings-Express von Berlin an den Wörthersee. (3)

SA 26.04.

Besuch bei den Bahnen der Stadt Monheim. (10)

Fahrt von Basel nach Neustadt / Weinstr. mit 01 519 und 18 201. www.nostalgie-rhein-express.ch, Tel. (0041) 61 3633532.

SA 26.04. UND SO 27.04.

Fahrtage bei der Straßenbahn in 06618 Naumburg, auch zum Altstadtfest am Sa 24. und So 25.05., www.ringbahn-naumburg.de, Tel. (03445) 703002.

Eisenbahnfest im Hbf. Tübingen, Sonderfahrten u.a. (2)

SO 27.04.

Mit der Straßenbahn durch Essen. Auch So 25.05. (11)

Fahrtage der Straßenbahn Solingen-Kohlfurt – Cronenberg. Tel. (0202) 470251. Auch So 11.05. und So 25.05.

Rundfahrt mit Dosto-Schienenbus der PEG Oberhausen – Münster und zurück, M. Schumann, Gertrudenstr. 18, 48149 Münster, www.asm-muenster.de

Straßenbahnthemenfahrt mit hist. Tw durch Berlin, www.dvn-berlin.de, Tel. (030) 25633880.

MI 30.04.

Walpurgisfahrt nach Moritzburg. (8)

Walpurgisfahrt ab Gernrode nach Alexisbad und Stiege. (1)

DO 01.05.

Start in den Mai Radebeul Ost – Radeburg mit IV K 99539. (8)

Frühlingsdampf auf der Preßnitztalbahn. (7)

Hamsterzug von Berlin nach Schmachtenhagen. (12)

Vorführung von Gruben- und Feldbahn-Arbeitszügen, Zeche Theresia. (13)

MAN-Tw von Köln nach Luxemburg zu den Museumsbahnen in Fond-de-Gras. (10)

Fahrten bei der Mansfelder Bergwerksbahn. (6)

Dampfzugfahrten mit 89 6237 Bünde – Rahden. (4)

Plandampf Metzingen – Urach mit 52 7596. (2)

Dampf-Städte-Express mit 01 519 Stuttgart – Freiburg. (2)

DO 01.05. BIS SO 01.06.

Fahrten auf der Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf am 01. und 29.05. sowie an allen Wochenenden. (9)



Foto: R. Preßler

Seit 80 Jahren fährt die Oberweißbacher Bergbahn von Obstfelderschmiede nach Lichtenhain. Ende Mai wird das Jubiläum im Schwarzatal gefeiert.

SA 03.05.

Cottbus – Guben – Wolsztyn, mit 03 2204-0 und 35 1019-5, Dampflokparade in Wolsztyn. LDC, Tel./Fax (035601) 56254.

100 Jahre elektrischer Betrieb bei der Straßenbahn Halberstadt, Depot. Lutz Krause, Tel. (0172) 3456156.

Saisoneröffnung bei den Tiroler Museumsbahnen in A-Innsbruck, Rundfahrten mit historischem Tw 54, www.tmb.at

SO 04.05.

Fahrbetrieb auf der Muttenthalbahn, Zeche Theresia. Auch So 18.05. und So 01.06. (13)

Historische Straßenbahn- und Dampfzugfahrt Essen – Witten-Heven. Auch So 01.06. (11)

Mit dem Neckarexpress von Tübingen nach Schwenningen und zurück. (2)

Ausstellung: Kuriositäten rund um die Eisenbahn im Alten Bahnhof Lette (Kr Coesfeld), www.bahnhof-lette.de.vu, Tel. (02541) 6986, auch So 01.06.

Mit der Handhebeldraisine über die Berliner Parkeisenbahn. (5)

DI 06.05. BIS SA 24.05.

Sonderzugreisen mit dem Bernina- und Glacier-Express, 6 Reisetermine, Info: (3)

DO 08.05. BIS MO 12.05.

Jahrestagung der DGEG in Dortmund, Vorträge, Exkursionen etc., wedding@dgeg.de, Tel./Fax (02364) 2103.

SA 10.05.

Sonderzug von Leipzig nach Meiningen mit 52 8154. www.eisenbahnmuseum-leipzig.com, Tel. (0341) 9682514.

SA 10.05. UND SO 11.05.

Fotozüge im Raum Staßfurt – Halberstadt. D. Kramer, Roonstr. 23, 38102 Braunschweig, Tel. (0172) 5447219.

SO 11.05.

Revier-Sprinter Gelsenkirchen Zoo – Gronau Landesgartenschau. webmaster@historische-eisenbahn-gelsenkirchen.de, Tel. (0209) 499168.

Preußenzug mit pr T 11 von Minden-Oberstadt nach Kleinenbremen und Hille. (4)

SO 11.05. BIS SA 17.05.

Bahnerlebnis Pyrenäen. (3)

FR 16.05. BIS SO 18.05.

Dresdner Dampflokfest im Bw Dresden-Altstadt, (0351) 4611425, www.igbahnbetriebswerkdresden-altstadt.de

SA 17.05.

Sonderfahrt von Cottbus zum Dresdner Dampflokfest. LDC, Tel./Fax (035601) 56254.

Fahrt mit dem Schienenbus von Gießen zum Technikmuseum Speyer. OEF, Tel. (06406) 6506.

SA 17.05. UND SO 18.05.

Dampfzugfahrten und Mondscheinfahrt bei der Berliner Parkeisenbahn. (5)



TV-TIPPS

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

- Das Programm von SWR 3 - Eisenbahn-Romantik:
  Fr 18.04., 16.40 Uhr: Das Hobby Eisenbahn - oder der ganz normale Wahnsinn
  Sa 19.04., 14 Uhr: Donnergrollen in den Bergen - Waldbahnen in Kalifornien.
  So 20.04., 16.45 Uhr: Rhone-Express - Vom Genfer See zum Matterhorn
  Mo 21.04., 16.40 Uhr: Lokalbahnidylle im Salzkammergut
  Sa 26.04., 14.05 Uhr: Mit der Zahnradbahn durch den Peloponnes.
  So 27.04., 16.45 Uhr: Lézard Rouge - Die rote Eidechse: Luxuszug in Tunesien.
  Do 01.05., 17 Uhr: Bahnnostalgie in Graubünden.
  Sa 03.05., 13.40 Uhr: Neuseeland - TranzAlpine und TranzCoastal
  So 04.05., 16.45 Uhr: Die Dampfdinos leben - Dampfmekka in Mittelengland
  Sa 10.05., 13.40 Uhr: Zahn um Zahn bergan - Schweizer Zahnradbahnen.
  So 11.05., 16.45 Uhr: Eisenbahn-Sternstunden - Themen (nicht) am Rande.
  Sa 17.05., 13.50 Uhr: Sinsheim, wie es dampft und zischt.
  So 18.05., 16.45 Uhr: Das selige Modellbahnlächeln. Porträt einer 50-jährigen H0-Heimanlage.
  Sa 24.05., 14.05 Uhr: Die Kaiserspur - Modellbahngeschichten in Spur II.
  So 25.05., 16.45 Uhr: Am langen Seil - Bergbahnen in Baden-Württemberg.
- Eisenbahn-Romantik läuft auch freitags um 16.30 im MDR.
- Fr, 18.04., 17.45 Uhr, MDR: Auf kleiner Spur. Modellbahnmagazin nicht nur für Nietenzähler
- So, 27.04., 15.30 Uhr, 3sat: Die Kaiserspur - Modellbahngeschichten in Spur II.
- So, 27.04., 23.45 Uhr, NDR: Zug des Lebens. Frankreich / Belgien 1998.

90 Jahre Straßenbahn in Woltersdorf. H. Peters, Tel. (03362) 881230.

Sa 17.05. bis So 15.06.

Le train capitale, Ausstellung der SNCF in Paris auf den Champs Elysées, Geschichte und Fahrzeugschau.

So 18.05.

Mit der 896237 von Preuß. Oldendorf nach Bohmte. (4)

Ruhrgebietsrundfahrt mit Meterspur-Straßenbahn von Oberhausen nach Hattingen. (11)

Di 20.05. bis Sa 24.05.

Bergbahnen am Vierwaldstätter See. (3)

Sa 24.05.

Spargel-Express auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf. (9)

Dampfzug mit BR 50 Bad Laer – Amsterdam, Eisenbahn-Tradition e.V., PF 1233, 49512 Lengerich, info@eisenbahntradition.de

PEG-Schienenbus 798 Oberhausen – Hamm – Schwerte und zurück. M. Schumann, Gertrudenstr. 18, 48149 Münster, www.asm-muenster.de

Mit LVT 172003 von Oelsnitz/Erzgeb. nach Weimar, TomRadics@web.de, (0173) 3236225.

Sa 24.05. und So 25.05.

8. Weimarer Eisenbahnfest, große Lok-Schau, Rundfahrten usw., Thüringer Eisenbahnverein, PF 100105, 99001 Erfurt.

Museumsdepot Magdeburg-Sudenburg, hist. Straßenbahnen, www.ignah.de, (0391) 6200311.

So 25.05.

Mit hist. Straßenbahnen nach Pankow, www.dvn-berlin.de, (030) 25633880.

So 25.05. bis Sa 31.05.

Bahnerlebnis Semmering. (3)

Do 29.05.

Vatertagsfahrt mit dem Schienen-Cabrio im Unterharz. (1)

Vatertagsbummler Radebeul Ost – Radeburg mit 99539. (8)

Dampfzug mit BR 50 von Lengerich zum Stadtfest in Halle / Westf., Eisenbahn-Tradition e.V. Lengerich, PF 1233, 49512 Lengerich, info@eisenbahntradition.de

Frühlingsfest im Heidekraut-Bahnmuseum Basdorf, Dampfzugfahrten Berlin – Basdorf. (12)

Himmelfahrten auf der Preßnitztalbahn. (7)

Himmelfahrt bei der Mansfelder Bergwerksbahn. (6)

Vatertag bei der Muttenthalbahn. (13)

Städte-Express-Dampfschnellzug von Stuttgart nach Lindau mit 01519. (2)

Do 29.05. bis Sa 31.05.

2. Langes Mai-Dampfwochenende zwischen Selketal und Brocken. (1)

Do 29.05. bis So 01.06.

Bergbahnfest - 80 Jahre Oberweißbacher Bergbahn, mit Eisenbahn- und Modellbahnausstellungen, Dampflokfahrten usw., www.lichtenhain.de.

Die häufigsten Adressen

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. **Freundeskreis der Selketalbahn e.V.**, c/o Heiko Fricke, Ballenstedter Str. 22, 06507 Rieder, Tel./Fax (039485) 61661, www.selketalbahn.de.
2. **Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V.**, Postfach 1127, 72001 Tübingen, Tel. (07071) 76744, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de
3. **IGE-Bahntouristik GmbH & Co. KG**, Am Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, (09151) 817200, www.bahntouristik.de.
4. **Museums-Eisenbahn Minden e.V.**, Postfach 11 01 31, 32404 Minden, www.vereine.minden.de/mem
5. **Berliner Parkeisenbahn GmbH**, An der Wuhlheide 189, 12459 Berlin-Köpenick, (Tel. 030) 5389260, www.parkeisenbahn.de.
6. **Mansfelder Bergwerksbahnen e.V.**, Postfach 1240, 06284 Lutherstadt Eisleben, Tel. / Fax (034772) 27640.
7. **Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V.**, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
8. **Traditionsbahn Radebeul e.V.**, Sidonienstr. 1, 01445 Radebeul, Tel. (0351) 46148001, www.traditionsbahn-radebeul.de
9. **Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.**, Postfach 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen, Tel. (04252) 93000, www.museumseisenbahn.de
10. **Rheinisches Industriebahnmusem e.V.**, c/o Jörg Seidel, Käulchenweg 34, 51105 Köln, joerg.seidel@koeln.de
11. **Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft EVAG e.V.**, Zweigertstr. 34, 45130 Essen, www.vhag-evag.de
12. **Berliner Eisenbahnfreunde e.V.**, An der Wildbahn 2A, 16352 Basdorf, Tel. (033397) 72656, www.berliner-eisenbahnfreunde.de
13. **Gruben- und Feldbahnmuseum Zeche Theresia, AG Muttenthalbahn e.V.**, Nachtigallstraße 27 - 33, 58452 Witten-Bommern, Tel. (0177) 4938504, www.muttenthalbahn.de

Modellbahn

Dauerausstellungen

Modellbahnschau in 88422 Oggelshausen am Federsee, Tel. (07582) 934028.

Modellbahnausstellung „Lok Land" in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, am 20., 21., 27.04., 03., 04.05., Tel. (09252) 92295.

Modellbahnausstellung in 63825 Schöllkrippen, Vereinsheim der EF Kahlgrund, 10 - 17 Uhr. 21.04., 04.05., 01.06., Tel. (06024) 630058.

Modelleisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee, Möserweg 37. Jeweils 14.30 Uhr: 16., 30.04., 14., 28.05., Tel. (07524) 941342.

Fr 18.04. bis So 20.04.

Modellbahnausstellung in Brandenburg/Havel, SWB-Gewerbepark, 10-17 Uhr, www.whkb.de

Fr 18.04. bis Mo 21.04.

Spur-I-Ausstellung in 09435 Scharfenstein, Burg, 9 - 18 Uhr. Tel. (03725) 70720.

Tage der offenen Tür beim N-Bahn-Club Rhein-Neckar in 68169 Mannheim, Friesenheimer Str. 18. Tel. (0621) 317979.

Sa 19.04.

Modellbahnbörse in 99734 Nordhausen, Hotel Zur Helme, 10 - 16 Uhr, Tel. (03466) 320373.

Sa 19.04. und So 20.04.

Modellbahnschau der MBF in 88045 Friedrichshafen, Vereinsräume am Wasserturm, Olgastr. 32, 10-17 Uhr, (0175) 4675703.

Sa 19.04. bis Mo 21.04.

Ausstellung 10 Jahre MEF Zenngrund in 90587 Veitsbronn, Zenngrundhalle, people.freenet.de/r.mrugalla/10mfz.htm

Internationale Modellbahnausstellung in B-8370 Blankenberge, Casino, Verkehrsamt Blankenberge, (0032) 5041 2227.

Ausstellung des MV in 86899 Landsberg am Lech, Weststadtschule, Johann-Ferstl-Str. 16, FWTschamler@aol.com, Tel. (08191) 305676.

Sa 19.04. bis So 27.04.

Große Ausstellung im FEZ Wuhlheide, So - Fr 10 - 18 Uhr, Sa 13 - 18 Uhr, T (030) 5354610.

So 20.04.

Modellbahnbörse in 87659 Hopferau/Allgäu, Auerhalle, 10 - 17 Uhr, Tel./Fax (08322) 809858.

Mo 21.04.

Vorführung der Anlage der EF Friesland in 26388 Wilhelmshaven-Voslapp, 11 - 18 Uhr, Tel. (04421) 569652, auch Sa 03.05. und So 18.05.

Sa 26.04.

Modellbahnbörse im Volkshaus Weimar, Friedrich-Ebert-Str., 9 - 15 Uhr, Tel. (0177) 3385415 oder (0361) 7924779.

Eisenbahn- und Autobörse in 21337 Lüneburg, Dahlenburger Landstr. 35, Tel. (040) 6482273.

Modellbahn- und Billett-Tauschbörse in CH-Zürich, Kirchgemeindehaus Wipkingen, 9 - 14 Uhr, Tel./Fax (00 41) 55 6406147.

So 27.04.

Modellauto- und Eisenbahnbörse in 37077 Göttingen, Weender Festhalle, Ernst-Fahlbusch-Str. 20, Tel. (0551) 372996.

Int. Märkte für altes Spielzeug in 63165 Mühlheim, Willy-Brandt-Halle, (06104) 42028.

Do 01.05. bis Sa 03.05.

Modellbahnausstellung der MEF Niederrhein in 46483 Wesel, Rheinstr. 8, 11 - 17 Uhr, www.modellbahnfreunde.de, Tel. (0281) 1642960.

Do 01.05. bis So 04.05.

Modellbahnausstellung in A-2352 Gumpoldskirchen, Landw. Fachschule, Gartengasse 29, Do - Sa 10 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr.

Internationales Spur-I-Treffen in 09113 Chemnitz, Parkeisenbahn im Küchwald, www.parkeisenbahn-chemnitz.de, Tel. (0371) 3301100.

Sa 03.05.

Modellbahntauschmarkt in 06366 Köthen / Anhalt, Bürgerhaus am Markt, 10 - 15 Uhr, Tel. (03496) 555459.

Sa 03.05. und So 04.05.

Modellbahnausstellung in der ehem. Grundschule in 09456 Annaberg-Buchholz, A.-Bebel-Str. 46, www.emec-cc.de.vu, S. Biskup, (0174) 9222606.

Modellbauausstellung in 93413 Cham, Autohaus Griesbeck, P. Waneck, Tel. (09971) 32268.

So 04.05.

Modellauto- und Eisenbahnbörse in 20259 Hamburg, Hamburg-Haus Eimsbüttel, 15 - 18 Uhr, Tel. (040) 6482273.

Sa 10.05.

Modellbahnbörse in 06268 Querfurt, Schützenhaus, Lodersleber Str., 10 - 16 Uhr, Tel. (03466) 320373.

Automodellbörse in Leipzig, Haus Prager Straße 28 (Nähe Johannisplatz), 10 - 14 Uhr, Tel. (0341) 3016034.

Sa 10.05. und So 11.05.

Gartenbahn- und Country-Fest im Ferienpark in 04889 Taura, www.ferienpark-taura.de, Tel. (034221) 62174.

Sa 24.05. und So 25.05.

Gartenbahnfest zum Kindertag in 04205 Leipzig-Grünau, 94. Schule, Miltitzer Weg 3, Sa 10 - 18 Uhr, So 10 - 15 Uhr.

So 25.05.

Modelleisenbahnbörse in 87561 Oberstdorf, Autohaus Mayr, Tel./Fax (08322) 809858.

Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse in 90513 Zirndorf, Volkhardtstraße 33, Paul-Metz-Halle, 9 - 15 Uhr, Tel./Fax (09103) 2750.

Bitte beachten Sie, dass wir Ihre Termine nur berücksichtigen können, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Termine und Treffpunkte beruhen auf Informationen der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen. Die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für die Richtigkeit der Angaben. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter kostenlos.

NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT

TILLIG ▸ *DSG-Hilfsschlafwagen in TT*



Die frühe Bundesbahn-Epoche III vertritt das TT-Modell des DSG-Hilfsschlafwagens C4üPWL (Bild oben) mit Heimatbahnhof Hamburg-Altona. Auf Modell-Reichsbahngleisen zugelassen ist die neueste Epoche-V-Variante der Diesellokbaureihe 106: Die TT-Werkslok ist als 174 (Bild rechts) der Anschlussbahn Infraleuna beschriftet. Das Vorbild, derzeit am neuen Betriebsgebäude im Werk 1 abgestellt, ist die letzte V60 der Anschlussbahn.



KIBRI ▸ *Schotterwerk in N*

N-Bahner können ihre Anlage mit einem Schotterwerk und dazu passenden Fahrzeugen, einer Klosterruine und einem Ausgestaltungsset „Open-Air-Bühne" ergänzen. Zur Feier des Jubiläums „50 Jahre Kunststoff-Modellbausätze" wird der Bahnhof Bad Nauheim und der Bahnsteig Saalburg für die Baugröße Z ausgeliefert. Die Sonderauflagen im H0-Fahrzeug-Bereich haben Absetz-Kipper und -Mulden zum Vorbild. Die Beförderung übernehmen Lkw von Mercedes oder MAN.

MH-MODELLE ▸ *Allgaier R18 in H0*

Als Kunststoffbausatz und -fertigmodell bietet die Marienfelder Firma den Allgaier-Trecker R18 im Maßstab 1:87 an. Info: MH-Modelle, Schlesierstr. 29, 33428 Marienfeld, E-Mail: M.H.Modelle@T-Online.de; Tel.: (05247)80487.

SCHNELLENKAMP ▸ *Staubgutwagen in 0*

Die Firma für technischen Modellbau liefert jetzt den Staubgutwagen als Ucs908 und 909 für die Spurweite 0 aus. Der weitgehend aus Kunststoff gefertigte Waggon ist sowohl als Fertigmodell als auch als Bausatz erhältlich. In einer Sonderserie werden die bekannten dreiachsigen Umbauwagen als Einheitsbei- und Bauzugwaggon aufgelegt. Ebenfalls in der Baugröße 0 bringt Michael Schnellenkamp nun sein erstes Gebäudemodell heraus: Der Halbrundkiosk ist in manchen Regionen auch als Wasserhäuschen bekannt. Mit dem Laser aus Buchenholz geschnittene Modulkopfteile in den Breiten 40, 60 und 80 Zentimeter runden das Angebot für Anlagenbauer ab. Info: Schnellenkamp – Technischer Modellbau, Treiser Pfad 1, 35418 Buseck, E-Mail: schnellenkamp@t-online.de; Tel.: (06408)3918; Fax: (06408)501496.

REAL-MODELL ▸ *H0-Lokschuppen Hejlsminde*

Der Senkrechtstarter aus Deutschlands Norden legt nach. Dem H0-Resinbausatz Bahnhof Hohn folgt ein weiteres maßstäbliches Gebäude: Auch der Lokschuppen Hejlsminde (Bild, Handmuster), dessen Vorbild in Dänemark steht, besticht dank des zugrundeliegenden fotometrischen Messverfahrens durch außerordentliche Detailgenauigkeit und Realitätstreue. Die einständige Backstein-Lokremise ist bis 31. April 2003 zu einem speziellen Submissionspreis zu bekommen. Der Vertrieb erfolgt ausschließlich direkt vom Hersteller. Info: Real-Modell Jüchser, Kloster 8, 25585 Lütjenwestedt, Tel.: (04872)2221, Fax: (04872)1240, E-Mail: mail@juechser.de, Internet: www,real-modell.de.



SACHSENMODELLE ▸ *H0-Langenschwalbacher*



In DRG-Ausführung kommt der als Langenschwalbacher bekannte Bc4i (Bild) in den Handel. Ebenfalls in der Epoche II war das Vorbild des Fasswaggons der Deutschen Weinkesselwagen-Gesellschaft im Einsatz. Den bei der Bundesbahn eingestellten Kesselwagen der Germania-Hefe haben die Zittauer offensichtlich bereits in der Epoche III zu seinen Ahnen versammelt, zumindest laut Anschrift: „Heimatahnhof Hamburg-Wandsbek". Solch Missgeschick blieb dem Reisezug-Wagen der Gattung Am erspart; das H0-Modell gibt den Zustand der späten Reichsbahn-Epoche IV wieder.

MÄRKLIN ▸ *Miniclub-Schürzenwagenset*

Passend zur Minclub-E18 folgt nun das für 2002 angekündigte Schürzenwagenset in Z. Die Packung besteht aus einem A4ü, zwei B4ü, einem AB4ü, einem DSG-Speisewagen WR4ü und einem Waggon der Bundespost, sämtlich Neuentwicklungen. Das Sextett ist entsprechend der Bundesbahn-Epoche III beschriftet.





TRIX ▸ *Binnenschiffbausatz in H0*

Wahlweise in Kurz- oder Langversion kann der H0-Binnenschiffbausatz montiert werden, den Trix im Rahmen seines Schwerpunktthemas „Feuer und Wasser" ausgeliefert hat. Das Frachtschiff ist sowohl als schwimmfähiges Vollrumpfmodell wie auch als Plattboden-Wasserlinienversion zu bauen. Das Vorbild lieferten die typischen rund 67 Meter langen Motorschiffe, wie sie etwa auf dem Rhein noch immer unterwegs sind. Die Zweischienen-Gleichstrom-Version der Märklin-Entwicklung des französischen Bügeleisens, der BB 12068 der SNCF, hat den Fachhandel erreicht.

UHLENBROCK ▸ *Power-2-Booster*



Der Power-2-Booster (Bild) kann zusammen mit dem Daisy-Handregler (als Set erhältlich) eingesetzt werden. Daneben ist der Booster nötig, um mit dem Luxus-Fahrpult Profi-Control (Siehe auch Unter der Lupe in Heft 1/2003) analoge Lokomotiven steuern zu können.

WIKING ▸ *H0-Kehrmaschine mit Mini-Mülltonne*



Der Hako-Citymaster 300, eine moderne Kehrmaschine im Maßstab 1:87 (unten), versteckt im Heck eine Mini-Mülltonne, die sich funktionsgerecht öffnen lässt. Ebenfalls als Messe-Neuheit vorgestellt, wird auch jetzt schon der Wirbelschwader für die Heuernte ausgeliefert. „Spaß bei der Arbeit" verspricht der Koffer-Sattelzug mit „HALI"-Logo (oben): Steyr gibt mit dem ST-AXXL die österreichische Antwort auf den MAN-TG-AXXL. Eine Verjüngungskur wie das Vorbild erfährt der MB-Actros-Schwerlaster: Im Dienst der Spedition Schober stellt Wiking die Facelift-Version, wie auf der IAA 2002 zu sehen, in H0 auf die Räder. In strahlendem Hellblau-metallic präsentiert sich der Austin Healey als schmucker Roadster im Edel-Design. Dass es noch kleiner geht beim Massey Ferguson 8280, beweisen die Berliner Konstrukteure mit der brandneuen N-Version, deren Gummibereifung für Laufqualität sorgt.



TECHNOMODELL ▸ *H0e-Reko-Sitzwagen*

Im Neuheitenteil des Heft 4 wurde bei dem Einheitspersonenwagen mit Ursprungsdach die falsche Spurweite angegeben. Natürlich rollen die Fahrzeuge auf H0e-Gleisen, da es sich bei den Originalen um 750-mm-Fahrzeuge handelt. Wir bitten diesen Fehler zu entschuldigen. Im April liefert Technomodell Reko-Personenwagen mit Tonnendach aus, die aus sächsischen Wagen rekonstruiert wurden und im Modell auf 9-mm-Gleisen rollen. Als Beschriftungen stehen eine Epoche-IV- und eine Epoche-V-Ausführung zur Wahl. Info: Technomodell, Ing. Gerhard Walter, Kieler Str. 1a, 01109 Dresden, Tel. (0351)8801991, Fax (0351)8801876, Internet: www.technomodell.de.

LILIPUT ▸ *BR 12 und digitale 05 in H0*



Die bekannte 05 (Bild) liefern die Altdorfer für DCC-Digital-Bahner auch in einer Version mit installiertem Digital-Decoder aus. Die überarbeitete Baureihe 12 stellen wir im Rahmen einer Probefahrt ab Seite 76 vor.

NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT

DEUTSCHE POST COLLECTION ▸ *Post-Bahn-Bus*

1973 fasste das Bundeskabinett den Beschluss, den Postreisedienst auf die Bahn zu übertragen. So übernahm die DB im Jahre 1982 insgesamt 1300 Busse von der Post. Ältere Post-Fahrzeuge wie der in dem Zweier-Set befindliche Mercedes O 317 erhielten lediglich neue Kennzeichen und ein DB-Logo. Die in den Einstiegstüren befindlichen Briefkästen wurden kurzerhand zugeschweißt. Einige alte Busse behielten sogar ihre gelbe Lackierung. Im Set finden sich zwei von Brekina gefertigte O 317, einer in Bahnrot, einer in Postgelb. Info: Deutsche Post Collection, Abt. 8203, Postfach 110422, 60039 Frankfurt, Tel. (01803)246042, Fax (01803)246044.

ROCO ▸ *117 in Epoche-IV-Ausführung*





Das umfangreiche Roco-Paket enthielt Modelle aus dem Neuheitenjahr 2002, aber auch solche des Jahres 2003. Aus dem Schweizer Gepäcktriebwagen De 4/4 zaubern die Österreicher ein Modell, das in Farbgebung und Beschriftung den Epoche-III- und -IV-Gesichtspunkten entspricht. Hinter dem Triebwagen sind ein Selbstentlader Fcs der DR, ein DB-Kühlwagen Ibblps und ein Epoche-III-Tiefladewagen SSt eingestellt. Die Epoche V repräsentieren (v.l.) der schwedische Schiebewandwagen Hbins-v, der niederländische Schiebeplanenwagen Shimmns-ttu mit Railion-Schriftzug und der für den Transport von Lebensmitteln vorgesehene Staubgutwagen Ucs. Nicht abgebildet ist der Schotterwagen der ÖBB-Sparte Fahrweg-Produktion. Die DB-117 in Epoche-IV-Ausführung ist auf dem Titelbild dieses Hefts zu bewundern.

US-CORNER

Foto: S. Gölitzer



GP 60 der SSW im Blood-Nose-Design.

Die von EMD zwischen 1985 und 1994 in 294 Exemplaren gebaute GP60 kann für sich den Titel des letzten von Güterzugbahngesellschaften beschafften vierachsigen Freight-Diesels in Anspruch nehmen. Die wie die SD60 3800 PS starke GP60 wurde speziell für den schnellen Intermodal-Verkehr entwickelt, konnte sich aber letztlich nicht gegen die sechsachsigen Loks durchsetzen. Life-Like hat nach der SD60 und den beiden SD60M-Versionen nun auch das vierachsige Familienmitglied der 60-Serie in ebenso fein detaillierter Ausführung aufgelegt: Bei der ersten Auflage wurden je zwei Betriebsnummern der Cotton Belt (Bild), D&RGW, BNSF (gelb/blau) sowie eine der Santa Fe (gelb/blau) berücksichtigt. Im Sommer soll die zweite Auflage mit je zwei Loks der UP, UP „wings", SP, NS, BNSF (ex ATSF gelb/blau) sowie als Demonstrationslok von EMD folgen. Der Vertrieb der Life-Like-Modelle erfolgt über Brawa.

HAPO ▸ *Drehscheibe*



Die Bühnenlänge der H0-Drehscheibe beträgt im Modell 22 cm. Die Grube besteht aus Kunststoff, die Bühne ist aus feinem Messing hergestellt. Der Antrieb sitzt unsichtbar in der Bühne, die Drehbewegung wird durch ein hoch untersetztes Getriebe gewährleistet. Die Drehscheibe ist aber auch ohne Antrieb lieferbar. Beim Stromsystem kann der Käufer zwischen Zweileiter-Gleichstrom und Dreileiter-Wechselstrom wählen. Info: Hapo, H. Poitner, Bachfeldstr. 4, 86899 Landsberg, Tel. (08246)1552, Fax (08246)1431.

DERA ▸ *BCid der DRG in H0*

Mit dem BCid präsentiert Dera eine weitere Variante der Donnerbüchsen genannten Ganzstahl-Zweiachser. Das Modell ist als Fertig-Modell oder Bausatz lieferbar. Info: Dera Modelleisenbahn, Goethestr. 6, 99991 Großengottern, Tel. (036022)90362, E-Mail: Ralf.Denke@t-online.de.



PIKO ▸ *Abteilwagen in Epoche-IId-Ausführung*



Von Helmstedt nach Hannover lassen die Sonneberger die auch noch von der Bundesbahn eingesetzten sächsischen Vierachser-Abteilwagen B4 (Bild) und C4b rollen. Die H0-Modelle sind im Zustand der Epoche IId, vor Gründung der DB, beschriftet. Brandaktuell ist dagegen der Doppelstock-Bundespräsidentenwagen, mit dem Piko in Schwarz-Rot-Gold, respektive Schwarz-Rot-Gelb, Johannes Rau anlässlich der diesjährigen Nürnberger Messe begrüßte. Auch bei Piko sind Rübentransporte heuer ein Thema: Mit dem Epoche-IV-Dreierset, gebildet aus beladenen Eo014 der Bundesbahn mit unterschiedlichen Wagennummern, haben die Sonneberger die angekündigten Konkurrenzprodukte terminlich geschlagen. Für Vakuumdestillate bestimmt war das an den VEB EVW Schwedt/Oder vermietete Vorbild des mit einer Heizanlage ausgerüsteten DR-Kesselwagen-Vierachsers, ausgeführt in Epoche-IV-Version. Neueste Hobby-218 ist die in den TEE-Farben lackierte 218217-8, beheimatet im Bw Regensburg. Das H0-Modell für Zweileiter-Gleichstrom ist mit digitaler Schnittstelle ausgerüstet.

WAWIKO ▸ *Acryl-Vitrinen für H0, TT und N*



Modellzüge finden Platz in Vitrinen. Erhältlich sind Längen von 40 (Bild), 75, 110, 147 und 200 cm, jeweils für H0, TT und N. Mit einer Innenbreite von 4,4 cm eignet sich die H0-Ausführung auch für Märklins C-Gleis. Info: WaWiKo, Tibor Kopka, Kapellenstr. 40, 76689 Karlsdorf-Neuthard, Tel. (07251)4405364, Fax (07251)4405365, Internet: www.wawiko.de.

STIPP ▸ *Einständiger Lokschuppen in H0, TT, N und Z*

Nach Mecklenburger Vorbild für Normalspur ausgelegt ist der einständige Lokschuppen in Ziegelbauweise, den Stipp für die Baugrößen H0, TT, N und Z anbietet. Der fotorealistische Kartonbausatz ist so konstruiert, dass die Lokremise zu einem mehrständigen Lokschuppen ergänzt werden kann. Mit dem fünfteiligen Set „Bürgerhäuser 1" erweitert das Berliner Unternehmen sein Sortiment mit Halbrelief-Hintergrundkulissen. Das Set, das es sowohl für H0 und TT im Maßstab 1:100 als auch für N und Z im Maßstab 1:200 gibt, rückt auch ins Auhagen-Programm. Info: Stipp-Bastelbogen GbR, Stirl & Ippen, Postfach 350351, 10212 Berlin, Internet: http://www.stipp.de; E-Mail: info@stipp.de; Tel.: (030)44731158, Fax: (030) 4462537.

KATO ▸ *SD90MAC in H0*



Foto: S. Gölitzer

Zweifellos eindrucksvollste US-Diesellok ist die ab 1995 bis heute in 410 Exemplaren gefertigte SD90MAC mit 4300 PS. Zwar bietet EMD auch eine Version mit 6000 PS an, da diese aber noch nicht zufriedenstellend läuft, ordern viele Bahnen so genannte „convertibles", also später auf stärkere Motoren von 4300 auf 6000 PS aufrüstbare Loks. Kato hat den mächtigen US-Diesel mit je drei Betriebsnummern der UP (Bild), CP Rail (Beaver Logo), Conrail sowie „undecorated" (neutral, unbeschriftet jeweils SD80MAC und SD90MAC) ausgeliefert. Dem ausgezeichnete Fahreigenschaften aufweisenden Kato-Modell liegen zahlreiche Zurüstteile zur Selbstmontage bei. Der Vertrieb erfolgt über Noch oder Lemke.

NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT

BACHMANN ▸ *Mao-Loks in H0*



Zu Ehren des ehemaligen Staatsoberhaupts Mao Tse-Tung schmückte die Chinesische Staatsbahn einige Dampf- und Dieselloks mit entsprechenden Schildern. Technisch ensprechen sowohl die Dampflok QJ als auch die DF-Diesellok (Bild) den bisherigen Modellen, während beide im Aussehen den Vorbildern angepasst wurden.

MICRO-METAKIT ▸ *Österreichische Rh 306*

Dem Großserientrend zu 2'B-Dampfloks schließt sich auch der Landshuter Kleinserienspezialist an. Als Vorbild wählte man die österreichische Reihe 306, die in Grau mit schwarz abgesetzter Rauchkammer als kaiserlich-königliche 306.01 von 1908 oder als schwarz-dunkelblaue 306.02 aus dem Jahre 1909 anrollt. 306.01 schlüpft in ein gänzlich schwarzes Kleid von 1930 und, beim Original ab 1938, auch in das unvermeidliche Schwarz-Rot als 13 201 der DRG. Eine schicke olivgrün-rotbraun-schwarze Lackierung trägt eine Museumslokomotive der Ungarischen Staatsbahn (MAV).

LEMACO ▸ *Französische 241 P in N*

35 Exemplare des wuchtigen Vierkupplers wurden ab 1948 an die Französischen Staatsbahnen (SNCF) geliefert. Die etwa 4000 PS starken und 120 km/h schnellen Maschinen wurden bis 1969 ausgemustert. Das N-Modell weist gefederte Treibachsen auf und besteht aus feinstem Messing. Info: Lemaco SA, Chemin du Croset 9, Case Postale, CH-1024 Eucublens, Tel. (0041)(21)6918991, Fax (0041)(21)6914295.

SCHLOSSER ▸ *Rollbock-Zwischenwagen in H0m*

Der Kleinserienspezialist präsentiert die Rollbock-Zwischenwagen Ord 99-01-93 (links) und Ord 99-01-89 der Harzbahnen im H0m. Beide Fahrzeuge sind als Zwischen- und Rangierwagen verwendbar und auch als Set lieferbar. Info: Lok-Schlosserei Bernd Schlosser, Lengsfelder Str. 1b, 36460 Dietlas, Tel. (036963)20040.



Foto: M. Tiedtke

HECKL ▸ *Behelfsunterkunft und Telefonbude in Z*



Die Geschichte der Kauen genannten Behelfsunterkünfte aus Wellblech reicht zurück bis in die 40er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts, als die Buden beispielsweise als Ersatz für zerstörte Wohn-, Büro- oder Waschräume aufgestellt wurden. Aus demselben Material bestehen auch die Fernsprech-Buden, die seit der Epoche III bei den deutschen Bahnen Verwendung fanden. Beide Bauwerkstypen werden in feiner Messingätztechnik (Materialstärke 0,15 mm) hergestellt und als Bausatz geliefert. Den Modellen liegen außerdem Informationen zur Farbgestaltung bei. Info: Heckl Kleinserien, Weserstr. 15, 44807 Bochum, Tel. (0234)503096, Fax (0234) 9503722, Internet: www.heckl-kleinserien.de.

PM MODELLBAU ▸ *BVG-Busprototyp in H0*

1939 stellte die Berliner Verkehrsgesellschaft einen Frontlenker-Prototyp mit 68 Sitzplätzen vor. Das Fertigmodell des 160 PS starken Originals besteht aus Kunststoff. Info: PM Modellbau, Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195, 60431 Frankfurt, Tel. (069)512263, Fax (069)516652.



GASSNER ▸ *Beschriftung für Kibris Tragschnabelwagen*

Altbau-E-Loks der Deutschen Reichsbahn (DR) können mit Gaßners Beschriftungssatz 351 umgenummert werden. Es liegen geätzte Schilder mit Epoche-III-Anschriften von E 04 15, E 04 23, E 05 103 und E 18 19 bei, deren Vorbilder allesamt beim Bw Leipzig Hbf West der Rbd Halle stationiert waren. Natürlich liegen als Nassschiebebilder auch die entsprechenden Untersuchungsdaten und andere Beschriftungsdetails bei. Für Kibris Tragschnabelwagen liefert Gaßner einen Beschriftungssatz, der den Waggon als Privatwagen der Bayernwerk AG München mit dem Heimatbahnhof Aschaffenburg ausweist. Neben den Nassschiebebildern enthält die Pakkung auch Hinweise zum Lackierungsschema des Vorbilds. Info: Gaßner Beschriftungen, Hermann Gaßner, Jägerstr. 24, 82024 Taufkirchen, Tel. (089)6125348.



TIPPS UND ORIENTIERUNG IM WORLD WIDE WEB – DAS INTERNET IM MODELLEISENBAHNER

www.eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de

Nu gugge!

Der Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde mit seinem historischen Lokschuppen in Schwarzenberg gehört zu den ersten Adressen in Sachsen - auch online.

• Über einen Kilometer muss man zu Fuß zurücklegen, will man vom Bahnhof Schwarzenberg in die Heimstätte des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde gelangen. Deshalb bietet der Verein manchmal Personen-Rangierfahrten vom Bahnsteig in den alten, neuen Lokschuppen. Wo man Züge besteigen und wann man die Schätze im Bw bewundern kann, erfährt man auf der informativen Homepage des Vereins. Das ist quasi der Pflicht-Teil eines Internetauftritts, und der ist anschaulich und aktuell. Auch in der Kür erreicht die Homepage hohe Werte. Man findet Fotos vom ursprünglichen Zustand des Geländes, einen Bericht über die regionale Eisenbahngeschichte und die Erläuterung, warum sich die Strecke über Markersbach als Museumsbahn eignen würde. Auch hier bieten Links informative Querverweise an. Ob zur Vorbereitung eines Besuchs oder nur zum Schmökern – der Sachsen-Bahn-Fan kann getrost auf dieser Seite verweilen.



www.eisenbahnfreunde-stassfurt.de

Alle Wetter!

Das Traditions-Bw der Eisenbahnfreunde Staßfurt, das wir in diesem Heft ab Seite 24 vorstellen, bietet mit seiner Homepage einen guten und informativen Kompass.

• Die Eisenbahnfreunde aus der Stadt am Nordharzrand haben nicht nur Initiativen in und um ihr Traditions-Bw entwickelt. Mit ihrem Internet-Auftritt bieten sie alles, was man sich an Informationen rund um solch eine historische Betriebsstätte wünscht, und nicht nur das. Man gelangt schnell zur gewünschten Rubrik, ob Öffnungszeiten, Sonderfahrten oder die sehr ausführliche Liste der Fahrzeuge. Letztere ist gut bebildert, und den Zustand der meisten Fahrzeuge kann man ebenfalls erfragen. Zum Angebot gehören eine ausführliche Vereinshistorie, die Darstellung metiertypischer Aktivitäten und Anreisemöglichkeiten mit Pkw (einschließlich Park-Empfehlung) und Bahn. Links weisen beispielsweise auf den Modellbahnclub im benachbarten Bernburg hin und bieten eine Top-50-Liste für weitere Eisenbahn-Seiten. Selbst das aktuelle Wetter kann man erfragen, nebst Vorhersage für den kommenden Tag. All das lädt zu einer Reise nach Staßfurt ein – nicht nur virtuell.

kulturdatenbank.de

Gute Idee

Eisenbahn ist Kultur und die meisten Eisenbahnfans sind kultivierte Menschen, die sich auch für andere Sehenswürdigkeiten neben Lokomotiven interessieren.

• Wer in der Region Mosel, Saar, Ruwer sowie im Raum Trier nicht nur an den hervorragenden Rieslingen, sondern auch an lokal-regionaler Eisenbahnkultur interessiert ist, um Fotos von historischen Orten oder Fahrzeugen zu machen, sollte einen Blick ins Internet werfen. Dort findet man die Kulturdatenbank, eine Online-Datenbank. Schnell die Rubrik Stichwortsuche anklicken und „Eisenbahn" eintippen, und in kurzer Zeit wird eine Reihe von Resultaten aus der Region aufgelistet. Unter den Suchergebnissen werden Viadukte, Eisenbahntunnel oder Lokomotivdenkmäler aufgeführt. Diese sind gut beschrieben einschließlich Ortsangaben. Eine sinnvolle Funktion ist die Möglichkeit, sich andere Sehenswürdigkeiten in definierten Abständen anzeigen zu lassen. So kann sich der Pfalz-/Saarreisende auf dem Weg vom Dampflokmuseum Hermeskeil zur Porta Nigra in Trier noch die auf dem Weg liegenden besuchenswerten Orte heraussuchen. Auch eigene Neueintragungen in die Datenbank sind möglich und darin liegt die eigentliche Stärke des Systems: Noch erhält man auf Anfragen unter dem Stichwort Eisenbahn nur relativ wenige Verweise, aber hier wurde ein ausbaufähiges System installiert. Die Idee zu einer derartigen Datenbank ist lobenswert und man würde sich Ähnliches für andere Regionen wünschen.

„Das gute Modell": Mitmachen, mitgewinnen beim Jubiläums-Wettbewerb



Erster Preis in der Kategorie Umbau, Waggons: SVT 137 „Vindobona" als dreiteilige Garnitur von Liliput.



Erster Preis in der Kategorie Eigenbau, Sonstiges: Dieser herrliche Resinbausatz Bahnhof Hohn von Real-Modell.

Erster Preis in der Kategorie Eigenbau, Triebfahrzeuge: Das digitale Premiumset mit zwei Zügen aus dem Hause Märklin.



Jubelpreise und Jubelreise

Tradition verpflichtet: Anknüpfend an seine berühmte Rubrik „Das gute Modell" hat der MODELLEISENBAHNER im Jubiläumsjahr zum großen Modellbau-Wettbewerb aufgerufen. Noch haben Sie alle Chancen zum Mitmachen.

Also, um es vorwegzunehmen: Unsere erstmals im September-Heft 2002 vorgestellten Jubiläumswettbewerbe sind noch nicht beendet. Die seinerzeit genannten Einsendeschluss-Termine waren nur vorläufige. Und viele begeisterte Modellbauer und - bauerinnen reklamierten zu Recht, dass sie einfach mehr Zeit brauchen.

Deshalb hier nun die frohe Nachricht: Die beiden Wettbewerbe in den Kategorien Eigenbau und Umbau, jeweils unterteilt in Triebfahrzeuge, Waggons, Sonstiges, enden wie unsere Dioramenbau-Wettbewerbe für den Nachwuchs am 15. August 2003. Der Einsendeschluss für unseren großen Fotowettbewerb „Ein Bild und seine Geschichte" ist der 15. Juli 2003 (Datum des Poststempels).

Mittlerweile sind bereits etliche Wettbewerbsbeiträge bei uns eingegangen, ein Redaktionsbüro musste daher schon als Zwischenlager zweckentfremdet werden. Und die Redaktion ist sich einig: Die Jury wird die Qual der

Erster Preis in der Kategorie Eigenbau, Waggons: Exklusives Roco-Modell der roten 18201.

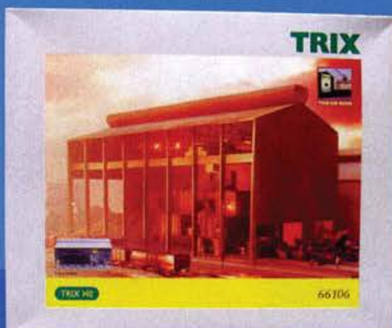


Führerstandsmitfahrt, exklusive Modelle



Foto: M. Schumann

Führerstandsmitfahrt im baugleichen Inter-Connex für den Gewinner unseres großen Fotowettbewerbs.



Erster Preis der Kategorie Umbau, Triebfahrzeuge: Trix-H0-Bausatz eines Oxygenstahlkonverters.



Fotos (6): Frickel

Der erste Preis in der Kategorie Umbau, Sonstiges: FA/FB der New Haven Railroad aus dem Brawa-Life-Like-Sortiment.

Wahl haben. Das gezeigte Niveau beweist überdies, dass nach wie vor das kreative Gestalten in all seinen Facetten bei Modellbahn-Fans Konjunktur hat.

Damit Sie auch wissen, dass sich das Mitmachen lohnt, zeigen wir Ihnen auf dieser Doppelseite in Text und Bild die jeweils ersten Preise, den einzelnen Wettbewerbskategorien zugeordnet. Leer wird garantiert niemand ausgehen, denn viele weitere Preise wie ein großformatiger Lok-Präsenter der Firma Hei-Tec aus Siegen, Bausätze und Fahrzeugmodelle warten auf die Teilnehmer.

Und für den Gewinner oder die Gewinnerin des Hauptpreises aller Klassen haben wir eine besondere Idee entwickelt (siehe Kasten), dank der Unterstützung von Fjord-Tours und deren deutscher Verkaufs-Agentur Top-Nord GmbH (Sedanstr. 10, 79098 Freiburg, Tel.: 0761/22700, Fax: 0761/30120, E-Mail: info@top-nord.de). Ermittelt wird der oder die Glückliche über das Punktsystem, das die Jury beim Bewerten der Modellbau-Beiträge anwendet: Die absolut höchste Punktzahl gewinnt!

Hauptpreis – Erlebnisreise durch Norwegen

Für den Gewinner oder die Gewinnerin aller Modellbauklassen haben wir uns etwas ganz Besonderes ausgedacht: Der Hauptpreis unseres Jubiläumswettbewerbs „Das gute Modell" ist eine Reise für zwei Personen im Gesamtwert von 1370 Euro ins Land der Fjorde nach Norwegen! In Zusammenarbeit mit Fjord-Tours, einer Tochtergesellschaft der Norwegischen Staatsbahn, und deren deutscher Verkaufs-Agentur Top-Nord GmbH haben wir für Sie eine dreitägige Erlebnisreise der besonderen Art zusammengestellt. 1. Tag: Lufthansa/SAS-Linienflug von Frankfurt via Kopenhagen oder Oslo nach Bergen in die Hauptstadt der Fjorde mit sehenswerter Speicherstadt und Standseilbahn, Übernachtung mit Frühstück im Mittelklassehotel im Stadtzentrum. 2. Tag: Unvergessliche Bahnreise auf der Fjordstrecke der Bergensbahn bis nach Voss. Von dort per Bus über atemberaubende Passstraße zur Küste nach Gudvangen, dort Start zu zweistündiger Fjordkreuzfahrt nach Flam, zum Ausgangspunkt der Flambahn. Sie windet sich auf 20 Kilometern durch Kehrentunnel, vorbei an rauschenden Wasserfällen bis hinauf zum Gebirgsbahnhof Myrdal, wo Sie wieder auf die Bergenbahn umsteigen. Mit dem Expresszug geht's zurück nach Oslo, wo schon Ihr Hotel auf Sie wartet. Tag 3: Vormittag und frühen Nachmittag können Sie zum Bummel durch die norwegische Hauptstadt nutzen. Ob Karl-Johans-Gate oder das Einkaufszentrum Aker Brygge im alten Werftgebiet, die Festung Akershus im Skulpturenpark Vigelandsparken – Oslo hat viel zu bieten, ehe es dann heißt, den Flieger nach Frankfurt zu besteigen. Nicht in den Leistungen enthalten sind lediglich Transfers zwischen Flughafen, Hotel und Bahnhof sowie die Anreise nach und die Abreise von Frankfurt.

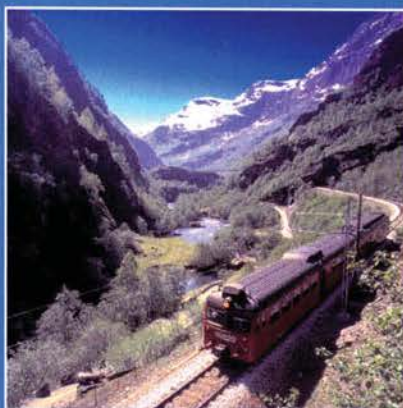
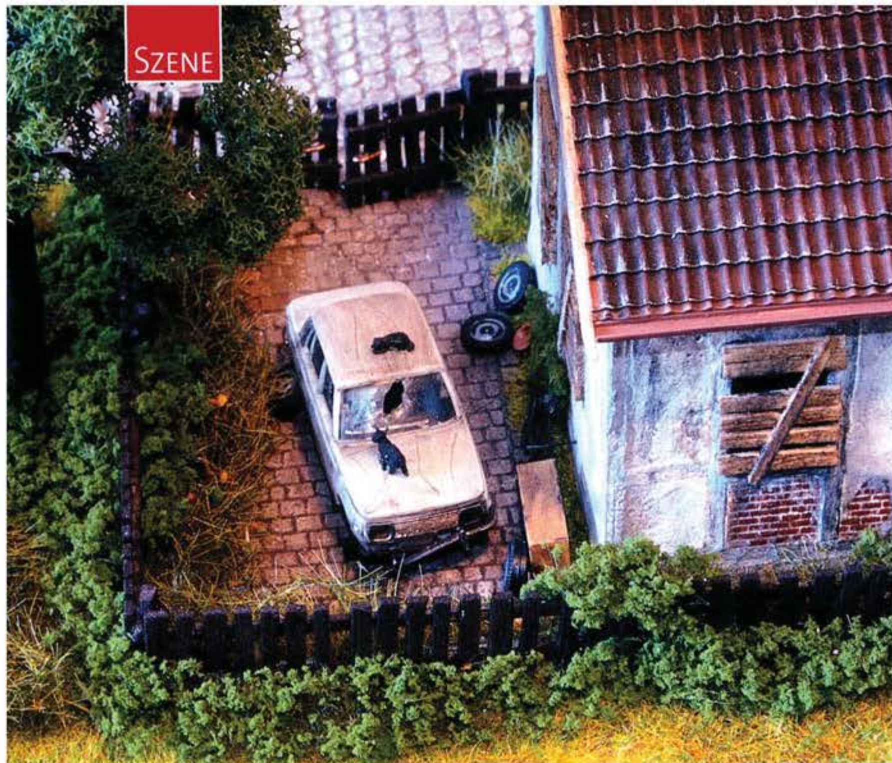


Foto: Fjord-Tours



Fürs geplante Technikmuseum hat Werner Hundertmark schon einen Anfang gemacht. Ob der reicht, um die Kasse klingeln zu lassen?

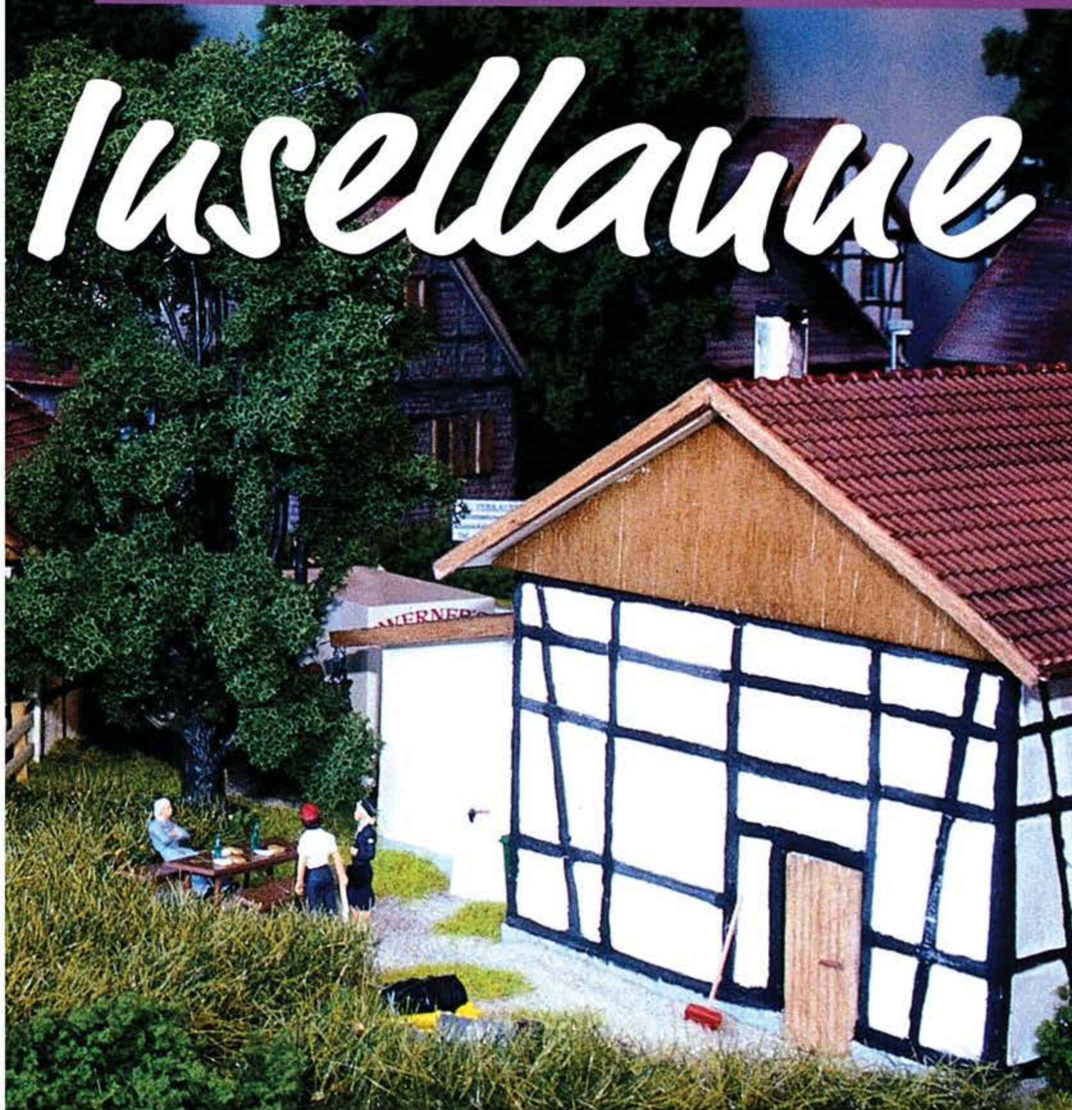
See- und Sehstück für Touristen: Leuchtturmwärter im Ruhestand Ole Spökenkieker führt jeden Tag Besucher von achtern nach oben.

Fröhlich in

Reif für das Eiland: Mit westfälischem Fachwerk im Gepäck wechselt Matthias Fröhlich das Anlagenthema und widmet sich Ostseemotiven rund um den rasenden Roland in H0e.

„Dunnerlüttchen", wundert sich Stine Strumann, denkt in Hochdeutsch weiter, „hier sieht's auch nicht anders aus als bei uns in Ampen."

Inselaune



Mit quietschenden Bremsen bleibt die V 51, einen kurzen Personenzug am Haken, vor der Haltetafel stehen. Erwartungsfrohe Reisende klettern aus den beiden Waggons und laufen sichtlich unternehmungslustig über den mit spärlichem Grasbewuchs überzogenen Sand zum Empfangsgebäude. Während aus dem Gepäckwagen die Fahrräder der Urlauber ausgeladen werden, haben die ersten Neuankömmlinge schon den trutzigen Leuchttum erspäht.

Leuchtturm? Seit wann ist Baden-Württemberg das Land der Leuchttürme? Nein, trotz der V 51 kann es sich hier unmöglich um schwäbische Schmalspuridylle handeln, zumal gerade ein Vita-Cola-Laster durch den Badeort kurvt. Und der just in diesem Moment eintreffende Gegenzug ist bespannt mit einem asthmatisch schnaufenden C-Kuppler, der als Heimat-Bw Wittenberge ausweist. So- →



Gunther Poppenspäler drängt: Bis Freitag muss alles tipptopp fertig sein. Die ersten Feriengäste kommen nächste Woche.



Gesucht – gefunden: Passendes Schmalspurthema für die DB-V 51

gleich rümpft Ludwig Ferkinghoff, Nebenerwerbslandwirt aus dem westfälischen Günne und seines Zeichens bekennender Eisenbahn-Fan, die Nase. „Diese 99 4506 ist ein Phantom", meint er und lässt seine schon gezückte Kamera sinken, „die hat's doch nie gegeben!"

„Aber ein wunderschönes Maschinchen ist sie", mischt sich Matthias Fröhlich ein und bricht eine Lanze für Tilligs umgewandelten Spreewald-C-Kuppler. Und weil Fröhlich nicht nur ein sonniges Gemüt hat, sondern auch Erbauer dieser Miniaturwelt ist, bleibt ihm in diesem Falle das letzte Wort.

Der angehende Diplom-Pädagoge aus Karlsruhe bringt sodann umgehend das Licht der Erkenntnis in das Rätselraten um den wohl kaum im Schwabenlande anzusiedelnden Modellbadeort: „Nach meinen letzten Anlagen mit westfälischen Motiven musste beim aktuellen Projekt unbedingt ein neues Thema her, aber meine kleine V 51 von Bemo sollte auf jeden Fall schon wegen ihrer wunderbaren Fahreigenschaften zum Einsatz kommen." Womit für den bekennenden Fan der schmalen Spuren – „H0e ist Pflicht" – eigentlich heimatliche Vorbilder naheliegend gewesen wären. Schließlich standen die drei Bundesbahn-V 51 seinerzeit doch auf den 750-Millimeter-Schmalspurstrecken Warthausen – Ochsenhausen, Schussenried – Buchau und Heilbronn Süd – Marbach im Einsatz.

Da es aber diesmal nicht die Epoche III, sondern ein aktuelles Vorbildthema sein sollte, ging Matthias Fröhlich anderweitig auf die Suche und wurde tatsächlich fündig. „Ausschlaggebend für das dann realisierte Thema waren letztlich Vorbildfotos genau meiner Diesellokomotive von meinem Modellbahnfreund Bruno Masino", erinnert sich der Karlsruher und ergänzt: „Bruno hatte im vergangenen Sommer eine Reihe bewunderswerter Momentaufnahmen auf Rügen geschossen."



Wie gut, dass der Lokschuppen einen Hinterausgang hat: Schlosser Karle Stammboom genießt Pause wie auch weibliche Gesellschaft.

Aha, Badeort, Leuchtturm: Von Nordlichter-Motiven, unter anderen der Rügenschen Kleinbahnen (RüKB) ließ sich Fröhlich diesmal inspirieren. „Da ich aber bekanntlich ein ausgesprochener Fachwerk-Freund bin, dominiert dieses auch bei meiner nordostdeutschen Schmalspurbahnanlage", schmunzelt der erst vor wenigen Wochen in den Kreis der 30-Jährigen aufgenommene VHS-Kursleiter.

Freilich hat Fröhlich vor allem westfälisches Fachwerk im Modellbau-Gepäck, doch die Variationen entsprechen durchaus der beabsichtigten Stimmung: „Es stand nicht der sklavische Nachbau des Originals im Vordergrund, sondern die Vermittlung einer heute einzigarti-

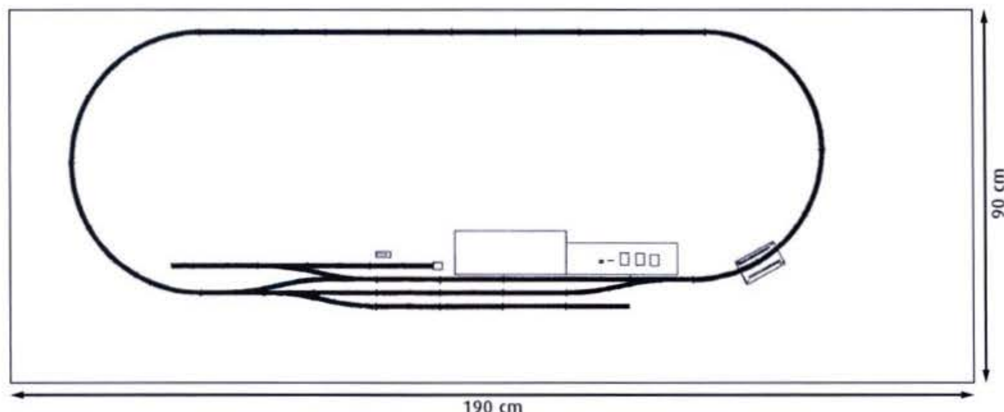
Ein Phantom mit dieser Beschriftung, aber „ein wunderschönes Maschinchen": Der C-Kuppler von Tillig darf deshalb rügensche Motivluft schnuppern.

gen Stimmung von ruhiger Ausgeglichenheit und hektischem modernen Leben zugleich", schildert Matthias Fröhlich seinen Spagat zwischen zeitlos idyllischem Kleinbahnflair und Epoche-V-Zutaten aus der Nach-DDR-Ära.

Dieser Spreizschritt ist gelungen. Und da tut es der Gesamtwirkung auch keinen Abbruch, dass die Fachwerksbaukunst sozusagen zum Ostsee-Exportschlager wurde. Wobei Fachwerk auf Rügen gar nicht einmal so ungewöhnlich ist, wie nicht nur das Schmalspurstationsgebäude in Putbus belegt.

Matthias Fröhlich lacht: „Das Bahnhofsgebäude habe ich zwar nach dem Vorbild in Putbus selbstverständlich in Fachwerk gebaut, da aber aus Platzgründen das Vordach entfallen musste, habe ich mit Selvitz einen neuen Namen gewählt." Was die ebenso zeitraubende wie ergebnislose Suche nach dieser Ostseegemeinde erübrigt.

„Um es gleich vorwegzunehmen", schiebt Fröhlich nach, „das Original des Leuchtturms →



Ein einfacher Gleisplan, der aber durch Umsetzen der Loks, deren Ab- und Aufrüsten Spielfreude bietet.

Aulagen-Steckbrief

Zweiteilige H0e-Segmentanlage auf Sperrholzplatten in kombinierter Kasten-Rahmen-Bauweise
Maße: **1,9 x 0,9 m**
Erbauer: **Matthias Fröhlich**
Bauzeit: **Zirka 6 Monate**
Epoche: **V**
System: **Zweileiter-Gleichstrom**
Gleislänge: **Etwa 5,4 m**
Gleismaterial: **Roco**
Rollendes Material: **Bemo, Roco, Liliput, Tillig**
Betrieb: **Analog, Reed-Kontaktschaltung; Pendelautomatik**
Besonderheiten: **Sämtliche Hochbauten Eigenanfertigungen**
Anlagenthema: **Nordostdeutsche Schmalspurbahn mit Badeort-Durchgangsbahnhof nebst Einsatzstelle (Est)**
Vorbild: **Nach Motiven der Rügenschen Kleinbahnen (RüKB)**

Reif für die Insel: Aus Baden-Württemberg auf dem Umweg über die Steiermark zur RüKB kam die ehemalige Bundesbahn-V51 nicht nur im Modell.

„Kein sklavischer Nachbau, sondern Vermitteln einzigartiger Stimmung"

steht nicht auf Rügen." Da dieser aber ebenfalls keinen runden, sondern einen annähernd quadratischen Grundriss habe, sollte dieser Kompromiss zu verkraften sein, meint der Modellbaumeister, der sich unter Veränderung des Turmaufsatzes den Leuchttum auf Memmert als Vorlage aussuchte, und verweist zudem auf die durchaus stimmige Ziegelbauweise.

Übrigens ist dieses Bauwerk, selbstverständlich eine Fröhlich-Eigenfertigung, nicht nur im übertragenen Sinne ein Glanzlicht: „Dank der Schaltung meines Modellbahnfreundes Bruno stimmt das elektronische Leuchtfeuer genau mit dem des Vorbilds überein", spinnt Jung-Seebär Fröhlich durchaus kein Seemannsgarn.

Da das Original schon 1902 durch einen Neubau ersetzt wurde, hatten auch des Karlsruhers fiktive H0e-Eisenbahningenieure keine Probleme, brauchten sie doch bei der Trassierung keine Rücksicht auf etwaige rauchbedingte Beeinträchtigungen des Leuchtfeuers zu nehmen. Folgerichtig „habe ich das Ensemble rund um den Turm zum Heimatmuseum umfunktioniert", denkt Matthias Fröhlich auch en miniature durchaus praktisch.

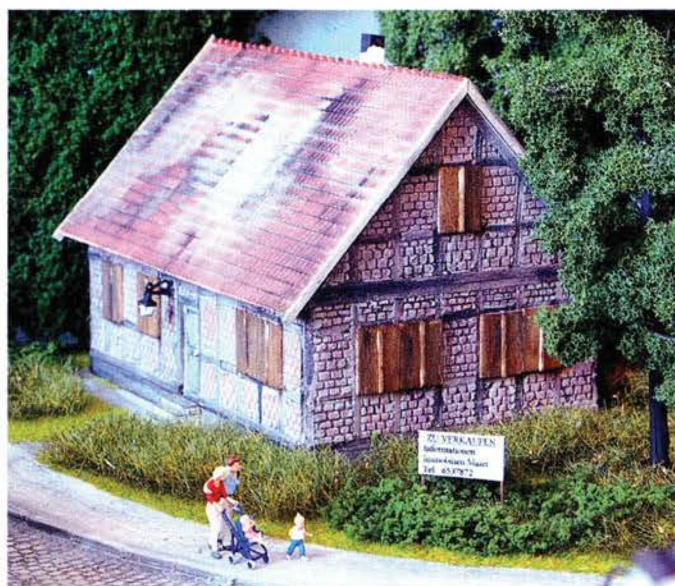
Apropos praktisch: Beim Gebäude-Eigenbau sollten doch auch neue Techniken ausprobiert werden. Wie steht's denn da mit den auch für andere Modellbahner und -bahnerinnen interessanten Erfahrungen?

„Über die genaue Herstellung der Häuser wird demnächst im MODELLEISENBAHNER ein eigenständiger Beitrag erscheinen", verrät Fröhlich.

Versprochen? Versprochen!

Nun aber erst einmal zurück zu den Anfängen. Bevor der Selvitz-Anlagenbau überhaupt begann, war der wichtigste Platz für Matthias Fröhlich nicht etwa an der Theke in der nächsten Eckkneipe, sondern der heimische Küchentisch: „Hier habe ich vor dem Holzkauf den Gleisplan probehalber ausgelegt, um schnell und relativ genau den Platzbedarf zu ermitteln."

Zwei Grundplatten, jeweils 0,95 Meter lang und 90 Zentimeter breit, reichten völlig. Zehn Millimeter dicke Grundplatten und Rahmenseitenteile aus Sperrholz ließ sich Fröhlich gleich im Baumarkt passend zuschneiden: „Ein Service, den jeder, der zur Miete wohnt, zu schätzen weiß", grinst der Karlsruher vielsagend und denkt an die erleichterte Nachbarschaft. Für die Höhe der Rahmenwan-



„Wäre das nicht was für uns?" Ludwig Ferkinghoff, Nebenerwerbslandwirt aus Günne in Westfalen, liebäugelt mit einem Ferienhaus an der Ostsee.



Fotos: Matthias Fröhlich



Wenn das Federvieh wüsste, was der Badeteich dem Erbauer für Kopfzerbrechen bereitete, wäre das Geschnatter noch lauter.

gen reichten sechs Zentimeter „zum nachträglichen gefahrlosen Einbau von Viessmann-Signalen mit den hohen Antrieben", erklärt Matthias Fröhlich.

Der Zusammenbau der Kästen – sinnvollste Bauform bei Ausstellungsbetrieb – ging mit Spax-Schrauben und Weißleim spielend schnell vonstatten. „Zusätzliche Querspanten lassen die Segmente deutlich verwindungssicherer werden", rät der erfahrene Anlagenbauer. Die Spanten erhielten noch vor dem Einbau Bohrungen für die spätere Kabelführung. Den Kopfstücken wurden je vier Löcher für Flügelschrauben verpasst. „So können die Segmente schnell und sicher verbunden werden", erläutert Fröhlich.

Extra-Rahmen für die Kulisse beider Anlagenteile, angelehnt an die Rolf-Knipper-Technik, wurden mit den Grundrahmen verleimt und verschraubt. Dies versteift die Teile „und ermöglicht später ein problemloses Aufstellen des Rahmens bei Elektrikarbeiten", lobt Fröhlich.

Der Beschäftigung als Holzwurm folgten Gleisarbeiten, Einschottern, Stellproben, Landschaftsgestaltung. Alles lief wie am Schnürchen.

„Wenn nur alles so glatt gegangen wäre", seufzt Matthias Fröhlich und schaut dabei den Gänsen hinterm Maschenzaun aus feinem Alugewebe zu. Im Gegensatz zu früheren Erfahrungen zeigte der Hochglanzlack des Badeteichs fürs Federvieh auch nach drei Tagen keinerlei Willen zum Durchtrocknen. Weitere Versuche schlugen ebenfalls fehl. „Mit einem gewissen Maß an Aggressivität", räumt Fröhlich ein, wurden Gipsuntergrund und Lack entfernt. Erst mit Ponal grundierter Gips brachte schließlich den Erfolg.

Na ja, besser ein Teich als die Ostsee. Und die lässt er sich nicht vermiesen: „Klar, im Sommer geht's nach Rügen", verrät Matthias Fröhlich, schon ganz in Insellaune. *Karlheinz Haucke*

MODELLBAHN AKTUELL

FLEISCHMANN

Frühjahrs-Neuheiten

● Epoche-III-Freunde wurden bei der ersten Neuheitenauslieferung nach der Spielwarenmesse besonders bedacht. Der dreiachsige, gedeckte Gh (rechts) besaß eine Dampfheizleitung, worauf das Nebengattungszeichen „h" hinweist, und erscheint in H0 und N. Der Werkstattwagen (links) entstand aus einem amerikanischen Vierachser, der nach dem Ersten Weltkrieg in Europa verblieb. Mit einem weißen Pfeil versah man nach 1945 Fremdwagen. Sie mussten aber auch, wenn sie Grenzen überschritten hatten, in das Land zurückgeführt werden, dessen Hoheitszeichen hinter dem Pfeil vermerkt war. Ein solcher Pfeilwagen ist der US-Typ in französischer Farbgebung (mitte). Einziges Epoche-V-Fahrzeug der Baugröße H0 ist der Bistro-Wagen (hinten), der in IC-Lackierung in H0 und N anrollt. Außerdem nehmen die Nürnberger die Baureihe 218 im roten Ursprungslack wieder ins N-Sortiment. Ausschließlich N-Bahner können sich auf den gedeckten Privatwagen (vorne links) mit Mühlenkölsch-Schriftzug freuen, während der zweiachsige Talbot-Schotterwagen (vorne rechts) in Epoche-III-Ausführung wiederum für beide Baugrößen gefertigt wird.



Foto: Frickel

Bei den Frühjahrs-Wagenneuheiten bedachten die Fleischmänner die H0- und die N-Bahner gleichermaßen.

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 40 JAHREN: Modellbahn in der Antarktis



● **Als Diplom-Physiker Peter Glöde im Jahre 1960 sein Reisegepäck für eine sowjetische Antarktis-Expedition zusammenstellte, kam ihm der Gedanke, die langen Polarnächte mit einer Piko-Modelleisenbahn etwas zu verkürzen. So traten ein D-Zug, eine Rangierlok, ein Güterzug, Gleise, Weichen und der Bahnhof „Mirny" im November 1960 ihre Reise auf dem Dieseleisbrecher „Ob" an. Nach Wochen des Eingewöhnens in der Station kam schließlich die Polarnacht. Sowjetische Mechaniker, drei deutsche Teilnehmer und ein Mr. Stuart aus den USA ließen den Aufbau der Gleise zwischen Messgeräten und Heizkörpern zu einem internationalen Gaudium werden. Wegen der Enge in der Forschungsstation konnte die wohl südlichste Modelleisenbahn der Welt immer nur für einige Tage betrieben werden.**

JUBILÄUM

Eisenbahnfreunde Friesland

● Mit einem Augenzwinkern meinte Jürgen Rode: „Ja, auch bei uns im Norden gibt es das Hobby Modelleisenbahn!" Der Vorsitzende der Eisenbahnfreunde Friesland blickt zurück auf 25 Jahre Freizeit mit der großen und kleinen Eisenbahn. Darüber hinaus leisteten sich die Norddeutschen so manches Extra, wie zum Beispiel einen Schleppversuch Modellloks gegen einen Marineschlepper, den die Loks gewannen. Das Jubiläum wird das ganze Jahr über von Veranstaltungen begleitet. Am 21. April sowie am 3. und 18. Mai kann die Vereinsanlage in Voslapp betrachtet werden, und am 29. April gibt es eine kleine Geburtstagsfeier. Der MODELLEISENBAHNER sagt: Herzlichen Glückwunsch! Infos: www.eisenbahnfreunde-friesland.de

Neben einer stationären Vereinsanlage betreiben die Friesen zwei Modulanlagen in H0 und N.



Foto: Eisenbahnfreunde Friesland

FASZINATION MODELLBAU

Neuntes Sinsheimer Treffen

● Auf dem Sinsheimer Messegelände fand vom 13. bis 16. März 2003 zum neunten Mal die Ausstellung Faszination Modellbau statt. An den vier Messetagen strömten insgesamt über 48000 Besucher in die Hallen, um die Schaustücke und Angebote von 406 Ausstellern zu begutachten. Die großen Hersteller präsentierten dem Publikum neben ihren aktuellen Produkten auch viele Neuheiten. Dem Besucher fiel die großzügige Raumaufteilung in den Hallen auf, die durch die Eröffnung der neuen Halle 6 möglich wurde. Aussteller und Besucher profitierten gleichermaßen vom neuen Platzangebot. Gezeigt wurden Modellbahnanlagen und Dioramen in allen gängigen Spurweiten. Neben vielen vereinseigenen Ausstellungsstücken waren besonders die großen Schauanlagen der Hersteller gut besucht. Zur bemerkenswerten Tradition entwickelt sich der Projekttag für Schulen, der besonders dem Nachwuchs ein vielfältiges Spektrum an Aktivitäten bietet. So konnten über 1000 Schüler im Alter von acht bis 17 Jahren unter der Schirmherrschaft des Oberschulamtes Karlsruhe Erfahrungen im Modellbau sammeln. Die Aussteller waren mit dem Interesse der Besucher zufrieden und gehen optimistisch in das kommende Modellbahnjahr. Trotz Gameboy und Fernseher scheint der Wunsch nach kreativer Beschäftigung wieder im Aufwind.



Foto: M. Fröhlich

Den Anlagen-Wettbewerb gewann Hans-Heinrich Schubert mit seinem H0-Diorama „Eisenbahn in Sachsen um 1955".



MESSE-KALENDER

11.–14. SEPTEMBER 2003: National Model & Hobby Show, Chicago/USA.
3.–5. OKTOBER 2003: Modell & Hobby, Leipzig.
31. OKTOBER – 2. NOVEMBER 2003: Modellbau Bodensee, Friedrichshafen.
14.–16. NOVEMBER 2003: Euro Modell, Bremen.
19.–23. NOVEMBER 2003: Schweizer Spielmesse, St. Gallen.

REVELL

Einjährige Vakanz beendet

● Ein ganzes Jahr blieb die Position unbesetzt, nun hat Revell wieder einen Marketing-Leiter: Seit dem 1. März 2003 ist Thorsten Koss in dieser Funktion für das Bünder Unternehmen tätig. Der 41-jährige Diplom-Kaufmann und Familienvater war zuletzt als Global-Marketing-Manager für den Reemtsma-Konzern tätig, für die ebenfalls weltweit operierende Revell-Gruppe keine schlechte Voraussetzung. Revell-Vorstand Hans-Ulrich Remfert ist denn auch sicher: „Mit seinem beruflichen Werdegang und seiner Persönlichkeit passt Herr Koss hervorragend zur Revell AG."

LUXEMBURG

Deutsche Modellbauer in Luxemburg

● Galt die internationale Modelleisenbahnausstellung und Börse von Crauthem noch vor Jahren als Geheimtipp, so zieht diese Veranstaltung unmittelbar vor den Toren der Stadt Luxemburg mittlerweile Deutsche, Franzosen, Belgier und Niederländer an. Für besonderes Interesse sorgten am 9. März 2003 bei der siebten Auflage der Veranstaltung deutsche und belgische Modelleisenbahner. Insbesondere Franz Stellmaszik aus Köln mit seiner Eifeler Feldbahn erregte das Interesse der Zuschauer. Ebenfalls auffällig war die neue Anlage des P.A.J. Modelbouw Belgium von Patrick Dalemans und Alain Vandergeten. Es handelt sich dabei um eine zehn Meter lange und 60 Zentimeter breite Z-Anlage mit einer naturnah gestalteten Landschaft. Sie beinhaltet ländliche sowie industrielle Szenen. Von diesem Verein wurden bereits zahlreiche andere Bahnen vorgestellt. Das handwerkliche Können der Vereinsmitglieder konnte nicht nur auf der Anlage besichtigt werden. Sie führten den Besuchern auch vor Ort Tricks und Kniffe vor.



Foto: Witry

Der Verein der Eisenbahnfreunde Dillingen präsentierte seine große H0-Anlage des Dillinger Hüttenwerkes

IMPRESSUM

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller, J. H. Broers, Joachim Bügel, Peter Federmann, Christian Fricke, Matthias Fröhlich, Klaus Habermann, Jörg Hajt, Elmar Haug, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Rolf Jünger, Georg Kerber, Jürgen Krantz, Manfred Lohkamp, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Axel Polnik, Jürgen Rech, Ralf Reinmuth, Fritz Rümmelein, Armin Schmutz, Bodo Schulz, Jörg Seidel, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,50
Jahres-Abonnement Inland:
€ 39,40
Schweiz: sFr 76,90
EU-Länder: € 49,80
Andere europ. Länder: € 56,50
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Oberndorfer Druckerei GmbH
A-5110 Oberndorf

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711 - 0
Fax 040/23711 - 215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422

Vorschau

Adé für den Paradezug der DR

Der letzte TEE des Ostens geht in Rente: Nach 40 Jahren Einsatz wurde der Star-Zug der DR, SVT 175, wegen Fristablauf abgestellt.

Foto: Rainer Heinrich

Zieglein, Zieglein an der Wand

0e-Atmosphäre pur: Den Arbeitsabläufen in einer Ziegelei hat das Modellbau-Trio P.A.J. ein grandioses technisches Denkmal gesetzt.



Foto: M. Tiedtke

Das Juni-Heft erscheint am **14. Mai** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

Nachschub für Schluckspechte

Den Durst der DB- und DR-Öl-Loks stillten feste und mobile Anlagen. Der Aufbau der Bebraer fliegenden Betankung wird im Modell erklärt.



Foto: E. Erdmann



Foto: M. Tiedtke

Pollo lebt auf Sparflamme

Über 30 Jahre nach der Demontage des Prignitzer Netzes hat die Museumsbahn ein Schmalspurstück wiederbelebt.

Foto: Weber, Slg. Endisch





Foto: D. Endisch

Außerdem

Geisterzüge

Symptomatisch für die DR-Endzeit: Zwischen Böhlen und Espenhain fuhren 1993 letzte Personenzüge.

Mittelstandsoffensive

Die Schwarzatalbahn überlebte dank des Publikumsmagneten Oberweißbacher Bergbahn.

Ohne Reblaus

Im Wein liegt Wahrheit: Wie man effektiv zu Modellrebstöcken kommt, verrät Rolf Siedler.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Bayerische Kraftmaschine



Stattlich im Depot und faszinierend während der Fahrt: das Mallet-Triebwerk mit der ausschwenkenden vorderen Fahrwerksgruppe

TRIX H0

Modell der Reihe Gt 2 x 4/4: Ab 1913 erhielten die Königlich Bayerischen Staatsbahnen für ihre 25‰ steilen Strecken im Frankenwald und Thüringer Wald die damals größte und stärkste Tenderlok Europas. Mit ihren acht Kuppelachsen entwickelte die Mallet-Lokomotive so viel Zugkraft wie zuvor drei Loks, reduzierte den Maschinen- und Personalbedarf und verkürzte die Fahrzeiten auf die Hälfte. Unser Modell entspricht der Ursprungsausführung der ersten Bauserie. Die wie beim Vorbild gelenkig aufgehängte vordere Niederdruck-Triebwerksgruppe macht die Lok außerordentlich kurvengängig. Der 5-polige Motor sorgt für beste Fahreigenschaften, Haftreifen steigern die Zugkraft, kinematische Kurzkupplungen perfektionieren das Zugbild und eine digitale Schnittstelle macht den Einbau eines Decoders denkbar einfach. Fahrgestell und Aufbauten – mit dem elegant-glattflächigen Kessel der ersten Serie – bestehen aus Metall. Die tiefgrüne Lackierung mit feinen Zierstreifen unterstreicht die königliche Anmutung dieser bayerischen Kraftmaschine.

Unverbindliche Preisempfehlung der Märklin-Händler-Initiative

22007 **€ 379,-**



www.trix.de

TRIX

Einmalige Serie 2003 für die Märklin-Händler-Initiative.

WIR BEFINDEN UNS IM JAHR 1969

n. Chr., die NOHAB-Lokomotiven haben zahlenmäßig ihren Zenit erreicht und

GANZ EUROPA IST BESETZT VON



Foto: Stefan Zenzmaier

63470/69470 sind voraussichtlich ab April, 63479/69479 voraussichtlich ab Mai 2003 im Fachhandel!

„Rundnasen" oder befallen von „Kartoffelkäfern". Ganz Europa? Nein, ein paar Staaten leisten erfolgreich Widerstand. – Ob der Modellbahner diesen Augenweiden allerdings auch widerstehen kann, das ist eine andere Frage.

Diese „europäisierten Amerikanerinnen" wurden ab 1954 von NOHAB bzw. AFB in erheblicher Stückzahl gebaut. Und die Bahnverwaltungen, die solche Maschinen beschafften, waren gut beraten, denn sie erwiesen sich als äußerst robust und zuverlässig. Dänemark war das erste Land, das NOHABs auf die Schienen stellte, dann folgten Norwegen, Belgien, Luxemburg und Ungarn. Von diesen Staaten aus gelangten sie z. T. in die Nachbarstaaten. Ihre neugierigen Rundnasen steckten diese Maschinen auf Erkundungsfahrten (vulgo Erprobungsfahrten) nicht nur nach Deutschland und Österreich, sondern sogar bis Jugoslawien, Griechenland und schließlich in die Türkei. – So, welche Länder sind nun NOHABfrei? Spanien? Hat auch Maschinen ähnlichen Typs, allerdings mit anderem Lokkasten. Italien oder Schweden? Auch nicht, denn dort gibt es genauso wie in Deutschland heute solche Maschinen bei Privatbahnen. – Eine Besonderheit liegt hier im Maschinenbereich, denn die Elektromotoren werden von einem -generator gespeist, der wiederum von einem Zweitakt-Dieselmotor angetrieben wird. Und gerade dieser Zweitakt-(Hammer)-Diesel hatte einen Sound ... woh ...!

Höchste Zeit, daß sich Roco dieser Familie annimmt und H0-Modelle nach neuestem Stand der Technik auf den Markt bringt. Zuerst ist Dänemark an der Reihe: Nachbildung einer Lok der Hauptserie mit nachgerüstetem Schlitzauspuff, feinst detailliert, exakt 1:87, beste Bedruckung, hervorragende Drehgestelle mit extra angesetzter Bremsanlage, bekannt gute Fahreigenschaften durch den bekannten Roco-Antrieb ...

Art.-Nr. **63470**, Diesellok MY, DSB, Ep. III–IV, Gleichstromausführung mit Schnittstelle,

Art.-Nr. **69470**, Diesellok MY, DSB, Ep. III–IV, Wechselstromausführung mit lastgeregeltem Digital-Dekoder,

Art.-Nr. **63479**, Diesellok MY, DSB, Ep. III–IV, Gleichstromausführung mit lastgeregeltem Digital-Dekoder **und Sound** Lok Sound,

Art.-Nr. **69479**, Diesellok MY, DSB, Ep. III–IV, Wechselstromausführung mit lastgeregeltem Digital-Dekoder **und Sound** Lok Sound

– bei Ihrem Fachhändler*!

e-mail: roco@roco.co.at

A: ROCO MODELLSPIELWAREN
GMBH
A-5033 Salzburg
Jakob-Auer-Straße 8

Internet: www.roco.cc

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-83395 Freilassing
Georg-Wrede-Straße 49

